Die Schiffsmiete.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Willy Clauſſen

bacc. iur.

Referendar in Hamburg.

ACAD.
LUGD.BAT.
BIBL.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1910.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546804_0108

Meiner lieben Mutter gewidmet!

Der Verfasser.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

I. Einleitung 1
II. Die Schiffsmiete im römischen Recht 2
III. Charakter des Vertrages.
1. Definition und Begründung 4
2. Gegenstand des Vertrages 6
3. Beginn und Dauer des Vertrages 7
4. Auflösung des Vertrages 8
IV. Schiffsmiete und Chartervertrag.
1. Vorbemerkung 9
2. Charakter des Chartervertrages 9
3. Unterschied zwischen Schiffsmiete und Chartervertrag 11
4. Unterschied zwischen Schiffsmiete und Chartervertrag bezüglich der Stellung des Charterers zur Schiffsbesatzung 13
5. Weitere Indizien zur Feststellung des Unterschiedes zwischen Schiffsmiete und Chartervertrag 16
6. Die time charter 18
7. Stellung von Schiffsmiete und Chartervertrag in den ausländischen Rechten 21
V. Momente von Schiffsmiete in anderen Kontrakten.
1. Vorbemerkung 23
2. Der Überfahrtsvertrag 23
3. Das Liegegeld 25
VI. Die Stellung des Mieters nach außen.
1. Vorbemerkung 26
2. Der Mieter als Verfrachter 27
3. Der Mieter als Ausrüster.
a) Geschichtliches und fremde Rechte 29
b) Voraussetzungen der Ausrüstung 31
c) Die rechtliche Stellung des Ausrüsters zu Dritten 32
d) Die Haftung des Ausrüsters 33
e) Mehrheit von Ausrüstern 35
f) Öffentlichrechtliche Pflichten des Ausrüsters 35

Seite

VII. Die Pflichten des Vermieters.
1. Überlieferungspflicht 37
2. Unterhaltungspflicht 38
3. Gewährleistungspflicht 39
VIII. Pfandrecht des Vermieters? 43
IX. Verpflichtungen des Mieters
1. Zahlung des Mietzinses 45
2. Pflicht zum vertragsmäßigen Gebrauch 46
3. Rückgabepflicht 49
4. Schadensersatzpflicht 51
5. Untermiete 53
X. Verjährung 54
XI. Veräußerung des gemieteten Schiffs 55
XII. Einfluß des Konkurses auf die Schiffsmiete
1. Konkurs des Mieters 56
2. Konkurs des Vermieters 58
3. Während des Konkurses geschlossene Mietverträge 59

Literaturverzeichnis.

Abbott (Lord Tenterden), A treatise of the law relative to merchant ships and seamen; by Bucknell and Langley. 1892.

Arnold, Betrachtungen über Miete und Pacht. In den Blättern für Rechtsanwendung Bd. 63.

Begründung der Reichstagsvorlagen zum Binnenschiffahrtsgesetz.

Borchardt, Die geltenden Handelsgesetze des Erdballs. 7 Bde. 1884—1909.

Brandis, Das deutsche Seerecht. Sammlung Göschen. 2 Bde. 1908.

Bruhns, Der Unterfrachtvertrag. In Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 21.

Codes français par Tripier et Monnier. Paris 1906.

Codice per la Marina Mercantile del Regno D'Italia.

Cosack, Bürgerliches Recht. Bd. 1. 1904.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. 1903.

Danz, Die Auslegung der Rechtsgeschäfte. 1906.

Desjardins, Traité de droit commercial maritime. 1890.

Dernburg, Bürgerliches Recht. Bd. 2. 1899.

Dernburg, Pandekten. 1900.

Dove, Handelsgesetzbuch. 1900.

Endemann, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. Bd. 1. 1903.

Fischer-Henle, Bürgerliches Gesetzbuch. 1904.

Gaupp-Stein, Kommentar zur Zivilprozeßordnung. 8. u. 9. Aufl.

Goldschmidt, Zeitschrift für Handelsrecht. Bd. 40.

Heise, Handelsrecht. 1858.

Heise u. **Cropp**, Juristische Abhandlungen. 1830.

Hesse, Die rechtliche Natur der Miete im deutschen bürgerlichen Recht. 1902.

Jacobs, Le droit maritime Belge. 1889.

Jaeger, Kommentar zur Konkursordnung. 1904.

Kleinfeller, Konkursordnung 1900.

Koch, Allgem. Landrecht für die preußischen Staaten. 1857 u. 1886.

Konkursordnung, erläutert von Wolff. 1900.

Landgraf, Kommentar zum Binnenschiffahrtsgesetz. 1896.

Lehmann bei **Birkmeyer**, Enzyklopädie der Rechtswissenschaft. 1904.

Leo, Seehandelsrecht. 1902.

Lewis-Boyens, Das deutsche Seerecht. Kommentar 1897.

Lutz, Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgem. deutschen Handelsgesetzbuches.
Maclachlan, A treatise on the law of merchant shipping. 1892.
Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht. Bd. 1. 1903.
Mittelstein, Die Miete nach dem Rechte des Deutschen Reichs. 1909.
Mittelstein, Deutsches Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht. 1889.
Motive zum preußischen Entwurf des deutschen Handelsgesetzbuchs.
Niendorf, Mietrecht nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch. 1907.
Oertmann, Kommentar zum Recht der Schuldverhältnisse. 1906.
Pappenheim, Handbuch des Seerechts. Bd. 2. 1906.
Planck, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuche. Bd. 2. 1907.
Pöhls, Handelsrecht. Bd. 2. Abt. 1 u. 2: Seerecht.
Reichsgesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit v. 17. 5. 1898.
Reichsgesetz über das Auswanderungswesen v. 9. 6. 1907.
Reichsgesetz über die Zwangsversteigerung und Zwangsverwaltung, erläutert von Wolff. 1899.
Reinhardt, Kommentar zum Zwangsversteigerungsgesetz. 2 Bde. 1901.
Schaps, Das deutsche Seerecht. 1906.
Seemannsordnung v. 2. 6. 1902, erläutert von v. Hippel.
Sieveking, Das deutsche Seerecht. 1907.
Sohm, Institutionen 1903.
Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuche. Bd. 2 b. 1906.
Thieme-Preußer, Neues vollständiges kritisches Wörterbuch der englischen und deutschen Sprache.
Ullrich, Sammlung von seerechtlichen Erkenntnissen des Handelsgerichts zu Hamburg. 1858 ff.
Voigt, Neues Archiv für Handelsrecht. 1860.
v. Wächter, Pandekten. 1881.
Wagner, Handbuch des Seerechts. Bd. 1. 1884.
Windscheid, Lehrbuch des Pandektenrechts. 1891 u. 1906.
Wüstendörfer, Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages. Teil 2. 1905.

I. Einleitung.

Die Schiffsmiete, als zur Rechtskategorie der reinen Sachmiete gehörig, ist jetzt im deutschen Gesetze nirgends geregelt, ja nicht einmal erwähnt;[1]) im preuß. Landrecht war sie durch die §§ 1404 bis 1406 Teil II Titel 8 geregelt.

Im allgemeinen finden auf sie die Regeln der Miete des Bürgerlichen Gesetzbuchs Anwendung; außerdem kommen für sie Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs, besonders die des § 510 HGB. und des § 2 BinnenSchG. in Betracht.

Der theoretische Gegensatz zwischen Frachtvertrag und Schiffsmiete ist scharf ausgeprägt; im praktischen Leben berühren sich jedoch diese beiden Rechtskategorien sehr eng, und es ist eine oft schwer zu entscheidende Frage, ob Schiffsmiete oder Frachtvertrag oder eine Mittelform vorliegt.

Beim Abschluß eines Rechtsgeschäfts geht der Wille der Parteien regelmäßig auf Herbeiführung eines wirtschaftlichen Erfolgs,[2]) nicht auf Hervorbringung einer bestimmten Rechtsform, sondern nur auf Änderung der bestehenden Rechtslage und Hervorbringung irgendeiner rechtlichen Wirkung.[3]) Die Einordnung des Rechtsgeschäfts an einer bestimmten Stelle des Rechtssystems bleibt der Rechtsordnung überlassen.

Die Parteien brauchen häufig die Worte „mieten", „chartern", „vermieten" bei Abschluß eines Vertrages, der sich als Frachtvertrag darstellt, während andrerseits beim Gebrauch des Wortes „befrachten" ein Mietvertrag vorliegen kann; ebenso wird im

---

[1]) Die einzige Ausnahme findet sich im Gesetz betr. die Stempelabgabe vom 11. 12. 1903, in dessen Tarif unter Nr. 9 bestimmt ist, daß die Schiffsmietverträge von der Abgabe befreit sind.

[2]) Danz S. 7.

[3]) Windscheid Bd. 1 § 69, 4.

französischen „louer" un navire, im englischen to grant, to let, to take, to hire a ship für beide Verträge in gleicher Weise gebraucht.

So stellt sich der Laie unter „Charterung" gewöhnlich die Miete eines Schiffs vor, während Charterung mit Miete nur in wenigen besonderen Fällen zusammenfällt.

Eine Verschiedenheit der Schiffsmiete von der Miete des Bürgerlichen Gesetzbuchs zeigt sich besonders in der Stellung des Mieters eines Schiffs nach außen, sobald er die sogen. Ausrüsterqualität hat.

Im Folgenden soll versucht werden, die Besonderheiten der Schiffsmiete, sowie die für sie in Betracht kommenden Bestimmungen der Miete des Bürgerlichen Gesetzbuchs darzulegen und zu untersuchen, inwieweit sich Elemente der Sachmiete im Frachtvertrag und in ähnlichen Verträgen finden.

II. Die Schiffsmiete im römischen Recht.

Im römischen Recht ist von einer Schiffsmiete als locatio conductio navis, d. h. rei, häufig die Rede. Im corpus iuris finden sich folgende Stellen, in denen Schiffsmiete vorkommt:

l. 10 § 2 D. 14, 2;
l. 3 § 1 D. 4, 9;
l. 1 § 3 D. 14, 1;
l. 1 § 12 D. 14, 1;
l. 2 pr. D. 14, 2;
l. 10 § 1 D. 14, 2;
l. 61 § 1 D. 19, 2;
l. 1 § 1 D. 19, 5.

Über diese Stellen bemerkt Ullrich in Voigts Neuem Archiv für Handelsrecht,[1]) daß möglicherweise in mehreren von ihnen unter dem Schiffe, von dessen Vermietung die Rede ist, nur der Ladungsraum zu verstehen sei, über den den Kaufleuten die Herrschaft zu dem Zwecke eingeräumt sei, um ihre Güter darin zu verwahren und zu verladen. Zu diesem Vertrag sei noch die

[1]) N. Arch. f. HR. Bd. 2 S. 334.

Verpflichtung des Schiffers zur Bewerkstelligung des bedungenen Transports hinzugetreten, die durch die Ausdrücke locatio conductio navis nicht mitumfaßt wäre. Außerdem sei in den angeführten Stellen nicht beabsichtigt, den rechtlichen Charakter des Frachtkontrakts zu bezeichnen; man dürfe daher den bloßen Worten „conducere, locare navem“ für die Entscheidung der Frage, ob die Römer den Frachtkontrakt als rei conductio locatio oder operis conductio locatio angesehen haben, keine besondere Bedeutung beilegen.[1]) Denn der römischen Sprache habe es an einer speziellen Bezeichnung des Frachtgeschäfts gefehlt, und man habe, um ausführliche Umschreibungen zu vermeiden, schlechtweg die Worte locare, conducere navem gesetzt, in der Erwägung, daß ohnehin die Prinzipien der locatio conductio dem Frachtkontrakt zugrunde lägen.[2])

Ullrich gibt also zu, daß die Römer die teilweise Vermietung eines Schiffs, nämlich bestimmter Laderäume, kannten; derartige Verträge kommen heute noch vor, es werden z. B. häufig Teile gedeckter Schuten zu Lagerungszwecken vermietet. Seiner Ansicht, conducere, locare navem seien nicht als juristisch-technische Ausdrücke für Sachmiete anzusehen, ist jedoch nicht beizustimmen. Denn wenn auch die Parteien als Laien mit den von ihnen gebrauchten Ausdrücken nicht die juristische Natur der abgeschlossenen Verträge kennzeichnen wollen, so haben doch die im corpus iuris zu Worte kommenden römischen Juristen Schiffsmiete und Frachtvertrag sehr wohl voneinander geschieden.[3]) Gerade die von Ullrich herangezogene Stelle der l. 1 § 1 D. 19, 5 zeigt deutlich, daß z. B. Labeo Schiffsmiete (utrum navem conduxerit) und Raumfrachtvertrag (an merces vehendas locaverit) voneinander trennte[4]) und für beide Fälle eine actio in factum gegeben wissen wollte, wenn es ungewiß war, um welchen Vertrag es sich handelte.

Ebenso wird in der l. 3 § 1 D. 4, 9 unterschieden zwischen: si tota navis locata sit und si res perferendas nauta conduxit.

---

[1]) N. Arch. f. HR. Bd. 2 S. 336.

[2]) Diesen Ausführungen schließt sich Lewis in Endemann, HR. Bd. 4 (1884) S. 124 Anm. 7 an.

[3]) Ebenso Wüstendörfer S. 96.

[4]) s. auch l. 2 pr. D. 14, 2.

Es findet sich auch eine Stelle, die von reiner Sachmiete handelt, nämlich l. 10 § 2 D. 14, 2, wo der Mieter die Leitung und den tatsächlichen Besitz des ganzen Schiffs erhält.

Den zufälligen Untergang und die zufällige Verschlechterung des gemieteten Schiffs hatte stets derjenige der Kontrahenten zu vertreten, auf dessen Seite sich der casus ereignete.[1])

Die Detention des Schiffs ging, ähnlich wie bei der Miete der unmittelbare Besitz, auf den Mieter über, während bei dem Raumfrachtvertrag der Reeder, der exercitor navis, Detentor des Schiffs blieb.

Es wird jedoch auch der Mieter eines Schiffs exercitor genannt, wenn ihm, wie im modernen Recht dem Ausrüster, die alleinige Disposition über das Schiff zusteht.[2]) Dann war der der von ihm eingesetzte Kapitän der detentor navis, und wegen der Schulden, die dieser im Interesse der Schiffsführung einging, konnte gegen den Mieter die actio exercitoria angestellt werden, während der Vermieter für derartige Schulden auch nach Beendigung des Mietverhältnisses nicht haftbar war, da eine solche Klage nicht in rem, sondern in personam ging.

III. Charakter des Vertrages.

1. Definition und Begründung.

Die Schiffsmiete ist das gegenseitige Schuldverhältnis, kraft dessen der Vermieter verpflichtet wird zur Gewährung des Gebrauchs des Schiffs auf Zeit, der Mieter zur Entrichtung des vereinbarten Mietzinses.[3]) Der Mieter hat kein dingliches Recht an dem Schiff, der Mietvertrag ist vielmehr rein obligatorischer Natur.

Das charakteristische Merkmal der Schiffsmiete ist darin zu erblicken, daß der Mieter während der Zeit der Einräumung des Gebrauchs des Schiffs der allein Verfügungsberechtigte über dasselbe ist,[4]) von besonderen Vereinbarungen im Mietvertrage ab-

[1]) Voigt im N. Arch. f. HR. Bd. 2 S. 225.
[2]) l. 1 § 15 D. 14, 1.
[3]) Endemann, Bürgerl. R. Bd. 1 S. 1040.
[4]) Schaps S. 293 Anm. 15; Lutz, Prot. S. 1657.

gesehen. Die Disposition über das Schiff braucht er nicht dadurch auszuüben, daß er es selbst führt, er kann vielmehr dessen Führung einem unter seinen Befehlen stehenden Schiffer überlassen. Er hat stets das Recht auf Besitz des Schiffsraums und tatsächlichen Besitz während der Dauer des Vertrages.

Der Mietvertrag kann schriftlich oder mündlich abgeschlossen werden; einer Form bedarf er grundsätzlich nicht, auch nicht, wenn er für längere Zeit als ein Jahr geschlossen wird, da sich der § 566 BGB. nur auf Mietverträge über ein Grundstück bezieht und der § 580 BGB., nach dem die Vorschriften über die Miete von Grundstücken auch für die Miete von Wohnräumen und anderen Räumen gelten sollen, nur solche in Grundstücken im Auge hat und das Schiff eine bewegliche Sache ist.[1])

In den meisten Fällen wird jedoch der Mietvertrag schriftlich abgeschlossen werden. Denn die Verpflichtungen beider Kontrahenten gegeneinander müssen bei der Mannigfaltigkeit der wirtschaftlichen Verhältnisse, die beim Abschluß des Vertrages zu berücksichtigen sind, genau festgelegt werden, um Streitigkeiten und Benachteiligungen zu vermeiden. Die schriftliche Urkunde über den Mietvertrag wird gewöhnlich Chartepartie oder Charterparty genannt, ohne daß diese Benennung einen Rückschluß auf den rechtlichen Charakter des Vertrages erlaubte.[2]) Die Miete einer Schute oder eines Kahnes ist häufig im Schlußschein niedergelegt.

Meistens bedienen sich die Kontrahenten gedruckter Formulare, die vielfach in fremder, insbesondere englischer, Sprache abgefaßt sind. Hieraus darf man jedoch nicht schließen, daß sich die Parteien bei Beurteilung des Vertrages dem fremden Rechte unterwerfen wollten,[3]) denn besonders die englische Sprache ist noch immer in den meisten Weltgegenden internationale Seesprache und eignet sich darum am besten zum Gebrauch von Urkunden, für deren Inhalt ein ausländischer Erfüllungsort in Frage kommen kann.[4])

---

[1]) Dernburg, Bürgerl. R. Bd. 2, 2 S. 150. Das Nähere über diese Frage s. unten in Kap. VII.

[2]) Die im HGB. § 557 „Chartepartie" genannte Urkunde bezieht sich nur auf den Frachtvertrag.

[3]) HansGZ. Hbl. 1871 Nr. 151 u. 266, 1881 Nr. 1892 u. 21.

[4]) Schaps Anm. 2 zu § 557.

Nach dem französischen Recht muß jede Übereinkunft über die Miete eines Schiffs (louage) schriftlich abgefaßt werden (code de commerce art. 273 Abs. 1.

In einigen Rechten ist das Mietrecht in das Schiffsregister einzutragen, so in Norwegen, Italien und Japan.

2. Gegenstand des Vertrages.

Gegenstand des Mietvertrages kann nur ein individuell oder doch seiner Qualität nach genau bestimmtes Schiff sein.

Das Schiff ist nach § 90 BGB. eine bewegliche Sache — auch das registrierte Schiff — und wird fast ausnahmslos aus wesentlichen Bestandteilen im Sinne des § 93 BGB. zusammengesetzt sein.[1])

Zu den wesentlichen Bestandteilen gehören insbesondere die Schiffsmaschinen, Steuerung, Masten und Segel. In den meisten Fällen wird ein Schiff mit Zubehör vermietet werden; die Frage, was Zubehör ist, beantwortet § 97 BGB. und speziell § 478 HGB., wonach auch die Schiffsboote Zubehör sind und im Zweifel Gegenstände, die in das Schiffsinventar eingetragen sind, als Zubehör angesehen werden. Sollte der Mieter auf eigene Kosten das gemietete Schiff mit Zubehör versehen haben, so erstreckt sich das Pfandrecht der Schiffsgläubiger — abgesehen von ihren Rechten gegen den Mieter als Ausrüster — bei registrierten Schiffen nicht auf das Zubehör, da, wenn im Vertrage nichts anderes vereinbart ist, der vermietende Eigentümer hieran kein Eigentum erlangt hat (BGB. § 1265 Abs. 1). Da nichtregistrierte Schiffe nur durch Übergabe zum Faustpfand verpfändet werden, kommt in Ansehung der dem Mieter gehörigen Zubehörteile der § 1207 BGB. in Betracht.

Wenn im folgenden von Schiffen schlechthin gesprochen wird, so kommen als solche nur die in Frage, die zur See[2]) und

[1]) Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht Bd. 1 S. 31.

[2]) Ob nur zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmt, ist für die Schiffsmiete außer dem Falle der „Ausrüstung" gleichgültig. Vgl. hierzu Art. 6 u. 7 EG. z. HGB., wo bezüglich der Veräußerung, Haftung des Reeders aus Verschulden der Besatzung und Kollision die Schiffe, die nicht zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmt sind, solchen dazu bestimmten gleichgestellt sind.

Binnenschiffahrt bestimmt sind und dazu verwendet werden, also alle Kauffahrteischiffe; hierzu gehören Hochseefischerfahrzeuge, Seeschpleper, Bergungsdampfer, Lotsendampfer und Walfischfänger,[1]) ferner Lustjachten, Schulschiffe, Schuten, Bagger, Schleppkähne, Baggerkähne, mit Steven versehene Fischheger,[2]) Fähr- und Trajektschiffe. Die einem Schiffe eigentümlichen Einrichtungen sind der Steven und das Steuer. Die Fähigkeit zur eigenen Fortbewegung gehört nicht zu den notwendigen Merkmalen eines Schiffs. Es gibt Schiffe, denen Vorrichtungen zur eigenen Bewegung gänzlich fehlen, weil sie bestimmt sind, durch fremde Kraft, z. B. Schlepper, Pferde auf Leinpfaden, fortbewegt zu werden. Ebensowenig werden Schiffe, die in ihrem normalen Zustand fähig sind, sich selbst fortzubewegen, dadurch ihrer Schiffseigenschaft entkleidet, daß die Bewegungsmittel vorübergehend von ihnen entfernt werden.[3]) Ein im Winterhafen verankertes Schiff hat seine Schiffseigenschaft also nicht verloren,[4]) denn es ist der Schiffahrt nicht dauernd, sondern nur vorübergehend entzogen. Anders ist es mit einem seeuntüchtigen, auf den Strand gesetzten Schiff, das zu Lagerzwecken hergerichtet ist, oder mit einem ausrangierten Kahn, der, wie es häufig geschieht, umgebaut ist, um einem Bootsvermieter oder dgl. als Wohnung zu dienen, denn diese Gegenstände haben ihre Schiffseigenschaft dauernd verloren. Weiter kommen als Schiffe nicht in Betracht schwimmende Magazine, Kaissons, Fischkästen, Flöße, Feuerschiffe[5]) und gewöhnliche Boote, Nachen und ähnliche kleine Fahrzeuge, die zu Lustfahrten benutzt zu werden pflegen und daher nach der Begründung der Reichstagsvorlagen zum Binnenschiffahrtsgesetz nicht unter dieses Gesetz fallen.[6])

3. Beginn und Dauer des Vertrages.

Das Mietverhältnis beginnt entweder bei Vereinbarung mit Anfang der Mietzeit oder durch die tatsächliche Ingebrauchnahme

---

[1]) Cosack, HR. S. 134.
[2]) HansGZ. Hbl. 1886 Nr. 4.
[3]) RGE. bei Bolze S. 137; Leo S. 2.
[4]) And. M. Cosack, Bürgerl. R. Bd. 1 zu § 134.
[5]) RG. Bd. 38 S. 86.
[6]) Begr. z. BinnenSchG. S. 36.

des Schiffs, nämlich durch dessen Instandsetzung, Ausrüstung, Bemannung, Befrachtung oder Verfrachtung durch den Mieter bezw. dadurch, daß er das Schiff an einen anderen Liegeplatz bringt.

Im französischen Recht bestimmt Art. 275 code de commerce über den Beginn der Mietzeit folgendes: Ist das Schiff monatsweise gemietet, so läuft, wenn darüber nicht eine andere Vereinbarung getroffen ist, die Miete von dem Tage, wo das Schiff unter Segel gegangen ist.

Die zeitliche Begrenzung der Dauer des Schiffsgebrauchs braucht nicht eine kalendarisch bestimmte zu sein. Als Zeitbestimmung kann z. B. die Zeit einer Reise von Hamburg nach New-York, dazu die eines der Dauer nach vertraglich festgesetzten oder dem Ermessen des Mieters anheimgegebenen oder sich aus den Umständen ergebenden Aufenthalts in New-York und die Zeit der Rückreise nach Hamburg vereinbart sein; in einem solchen Fall würde bei einem Streite der Parteien über die Dauer des Vertrages die für ein Schiff, wie das gemietete, übliche Reisezeit unter Berücksichtigung der Usancen des Handelsverkehrs der Berechnung der Mietzeit zugrunde zu legen sein.[1])

Auch die genaue Festsetzung der vom Schiff zu machenden Reise ist bei der Bestimmung der Reisezeit durchaus möglich, denn es ist für die rechtliche Beurteilung des Vertrages gleichgültig, ob ein Schiff, wie es oft in der Chartepartie heißt, „for the term of three calendar months, to be employed between Hamburgh and New-York" vermietet ist oder „for the time of three round voyages between Hamburgh and New-York".[2])

4. Auflösung des Vertrages.

Das Ende der Miete ergibt sich aus dem Vertragsinhalte — d. h. sie endigt ohne Kündigung — oder einer besonderen nachträglichen Vereinbarung.

Wird nach dem Ablauf der Mietzeit, d. h. nach Ablauf der im Vertrage bestimmten Zeit oder nach Ablauf der Kündigungs-

---

[1]) Über etwaige Vertragsverletzung des Mieters durch Abweichen von der vorgeschriebenen Reise s. unten Kap. IX, 3.

[2]) Wüstendörfer S. 159.

frist bei unbestimmter Mietzeit der Gebrauch des Schiffs vom Mieter fortgesetzt, so gilt das Mietverhältnis als auf unbestimmte Zeit verlängert, wenn nicht der Vermieter oder der Mieter seinen entgegenstehenden Willen binnen einer Frist von zwei Wochen dem anderen Teile gegenüber erklärt (§ 568 BGB.). Diese Erklärung ist erst in dem Zeitpunkte wirksam, in dem sie der Gegenpartei zugeht (§ 130 BGB.). Die Frist beginnt für den Mieter mit der Fortsetzung des Gebrauchs, für den Vermieter mit dem Zeitpunkt, in dem er von der Fortsetzung Kenntnis erlangt.

Im allgem. Landrecht für Preußen fand sich die Bestimmung (II, 8 § 1405), daß, falls jemand ein Schiff für den ganzen Sommer gemietet habe, der Kontrakt bis Martini laufe.

Ist der Mietvertrag auf unbestimmte Zeit geschlossen, so kann er unter Einhaltung der gesetzlichen Fristen gekündigt werden (§ 564 BGB.). Da das Schiff eine bewegliche Sache ist, hat die Kündigung spätestens am dritten Tage vor dem Tage zu erfolgen, an dem das Mietverhältnis endigen soll (§ 565 Abs. 2 BGB.). Ist der Mietzins nach Tagen bemessen, so ist die Kündigung an jedem Tage, auch an einem Feiertage, für den folgenden Tag zulässig; die Miete hört dann mit dem Ende des Kündigungstages auf.[1] [2]

IV. Schiffsmiete und Chartervertrag.

1. Vorbemerkung.

Am schärfsten treten die Umrisse der Schiffsmiete zutage, wenn man die Grenzlinie zwischen Schiffsmiete und Raumfrachtvertrag zieht; für diese theoretisch so verschiedenen Rechtskategorien braucht man im wirtschaftlichen Leben vielfach die gemeinsame Bezeichnung „Chartervertrag".

2. Charakter des Chartervertrages.

Im juristisch-technischen Sinne bezeichnet man heute mit „Chartervertrag" den Vertrag, in dem sich der Verfrachter gegen

[1] Fischer-Henle Anm. 4 u. 5 zu § 565.

[2] Über den Einfluß der Veräußerung auf den Schiffsmietvertrag s. unten Kap. XI; ebenda über den Einfluß des Todes des Mieters.

Entgelt verpflichtet, dem Befrachter behufs Unterbringung der Ladung das ganze Schiff, einen verhältnismäßigen Teil oder bestimmte Räume desselben zur Verfügung zu stellen.[1])

Die rechtliche Natur des Vertrages ist lange streitig gewesen; er steht im Gegensatz zum Stückgutvertrage, bei dem sich der Verfrachter dem Befrachter zum Transport von einzelnen Gütern verpflichtet. Daß dieser letztere Vertrag ein reiner Werkvertrag ist, unterliegt keinem Zweifel.

Der Chartervertrag wurde lange als locatio conductio rei angesehen.[2]) Noch Voigt (Mitte des 19. Jahrh.) sagt (im N. Arch. f. HR. Bd. 2 S. 225), daß dies fast allgemein und gewiß mit Grund angenommen würde, denn dem Transportübernehmer sei in betreff der Ausführung seiner Leistung nicht freie Hand gelassen, sondern das Transportmittel, das Schiff, sei individuell bestimmt, und daher bilde die Zusage der Dienstleistung mittels des kontraktlich vereinbarten Transportmittels einen Hauptteil des Geschäfts, das dadurch vorwiegend die Natur der locatio rei annähme, neben der die Bemühung des Schiffers nur als accessorium behandelt würde. Auch das Oberappellationsgericht in Lübeck, dem Voigt angehörte, bezeichnete diese Ansicht als die natürliche.[3])

Dann wurde der Chartervertrag als eine Verbindung von locatio rei mit locatio operarum[4]) oder von locatio rei mit locatio operis[5]) angesehen. Auch der preuß. Entwurf zum deutschen Handelsgesetzbuch faßte den Chartervertrag im Art. 466 als eine Mischung von locatio rei mit locatio operarum auf.[6]) Diese Auffassung wurde jedoch von der Hamburger Konferenz abgelehnt und unter ausdrücklicher Vermeidung einer Fassung, nach der der Frachtvertrag über ein ganzes Schiff als locatio conductio rei angesehen werden könnte, wurde die jetzige Fassung des Art. 557

---

[1]) Schaps S. 293 Anm. 14.

[2]) Cropp in Heises und Seinen Jurist. Abhandl. Bd. 2 S. 635.

[3]) Voigt im N. Arch. f. HR. Bd. 2 S. 233.

[4]) So Heise, HR. S. 353 und Pöhls Bd. 3, Seerecht Bd. 2 S. 399; ferner HansGZ. Hbl. 1890 Nr. 5.

[5]) So Lehmann bei Birkmeyer S. 706.

[6]) Mot. z. preuß. Entw. S. 253.

bezw. § 556 gewählt,[1]) während im Art. 477 bezw. § 510 gewisse Fälle der Schiffsmiete geregelt wurden.

Nachdem zuerst Ullrich[2]) die Ansicht verfochten hatte, daß der Chartervertrag (Raumfrachtvertrag) ein reiner Werkvertrag sei, sind nach der Stellungnahme des allgem. deutschen Handelsgesetzbuchs Theorie und Judikatur einig, daß der Chartervertrag stets eine locatio conductio operis sei,[3]) wie im nächsten Kapitel näher dargelegt wird. Es ist also unrichtig, zu sagen, der Chartervertrag nähme dadurch den Charakter der Schiffsmiete an, daß der Transportübernehmer verpflichtet wird, die ihm überlieferten Güter mit einem individuell bestimmten Schiffe zu transportieren,[4]) denn diese Vereinbarung wird meistens auch beim Stückgutvertrage getroffen[5]) und ist bei jedem anderen gewöhnlichen Werkvertrage möglich; sie kann zu den wesentlichen Bestandteilen eines Chartervertrages gehören, da z. B. der Befrachter durch sie eine Garantie für schnelle und sichere Beförderung seiner Güter haben kann.[6])

3. Unterschied zwischen Schiffsmiete und Chartervertrag.

Wenn man zunächst von der Frage nach dem Unterschiede der rechtlichen Natur der Schiffsmiete von der des Chartervertrages absieht, ergibt sich schon bei der Betrachtung des wirtschaftlichen Zwecks, dem jeder der Verträge dienen soll, die Verschiedenheit beider.

Bei der Schiffsmiete will der Mieter sich fremdes, stehendes Kapital, nämlich das Schiff, für die Zwecke der eigenen erwerbswirtschaftlichen Unternehmung beschaffen, für die diese Kapitalbeschaffung nur ein vorbereitender Akt ist; er mietet Schiffe entweder als Kaufmann für eigene Seehandelsunternehmungen oder als Verfrachter für seine Güterfrachtfahrten.

---

[1]) Lutz, Prot. S. 2466.
[2]) Im N. Arch. f. HR. Bd. 2 S. 317ff.
[3]) Schaps S. 293 Anm. 14; and. M. Lehmann bei Birkmeyer S. 706.
[4]) So Voigt, N. Arch. f. HR. Bd. 2 S. 225.
[5]) HGB. § 565.
[6]) vgl. l. 10 § 1 D. 14, 2.

Der Chartervertrag als Werkvertrag ist dagegen kein vorbereitender Akt der Kapitalbeschaffung, sondern dient dem unmittelbaren Handelsbetriebe, nämlich der Überführung von Handelsgut aus dem Produktions- in ein Konsumtionsgebiet, er hat einen Transporterfolg zum Gegenstand,[1]) der in erster Linie herzustellen ist; erst in zweiter Linie steht die Person des Ausführenden, der entweder der Kaufmann selber ist oder der Verfrachter, der diesen Transporterfolg durch einen fremden Schiffsreeder herbeiführen läßt.

Hieraus ergibt sich der Gegensatz der rechtlichen Natur der Schiffsmiete zu der des Chartervertrages:

Die Schiffsmiete ist die entgeltliche Gebrauchsgewährung des Schiffs an den Mieter; dieser teilt sich nach § 868 BGB. mit dem Vermieter in den Gebrauch des Schiffs, es liegt dabei aber abgestufter Besitz, nicht Mitbesitz, vor; der Mieter ist unmittelbarer, der Vermieter mittelbarer Besitzer; dem Mieter ist der tatsächliche Besitz des Schiffs vom Vermieter einzuräumen, er darf über das Schiff während der Mietzeit nach Belieben disponieren.[2])

Beim Chartervertrag dagegen behält der Eigentümer bezw. Transportunternehmer die tatsächliche Gewalt über das Schiff; der Charterer vertraut ihm nur sein Handelsgut zur Beförderung an, er befrachtet das Schiff; der Verfrachter übernimmt in dem Transport die Herstellung eines Resultats,[3]) zu dessen Herbeiführung er die tatsächliche Herrschaft über das diesem Zwecke dienende Mittel, nämlich das Schiff, haben muß.

Unzulässig ist daher ein Vertrag, in dem der Reeder sein Schiff „vermietet" und sich zugleich verpflichtet, für den Schaden zu haften, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung entsteht (§ 606 HGB.), denn die Übernahme dieser Haftung setzt die Übergabe des Transportgutes in die Obhut des verfrachtenden Reeders, also dessen unmittelbaren Besitz am Schiff, voraus.

Ebenso unzulässig ist es, wenn der Eigentümer des Schiffs in einem entgeltlichen Überlassungsvertrag dem Charterer das

[1]) Wüstendörfer S. 94.
[2]) Schaps S. 293 Anm. 15.
[3]) Schaps S. 293 Anm. 14.

Schiff zur völlig freien Verfügung und Bemannung überläßt, es ihm also vermietet und sich zugleich zur Herbeiführung eines wirtschaftlichen Erfolges mittels Verwendung dieses Schiffes verpflichtet.[1])

Die Frage, ob im einzelnen Fall Schiffsmiete oder Chartervertrag vorliegt, fällt also, ohne daß es auf die von den Parteien im Vertrage gebrauchten Ausdrücke ankäme, stets mit der Frage danach zusammen, wem die tatsächliche Gewalt über das Schiff eingeräumt ist, ob dem Vermieter oder dem Mieter, dem Verfrachter oder dem Charterer.[2])

Dazu kommt dann noch die Frage, ob die Fracht (Mietzins) als Gegenleistung für die Benutzung des Schiffs innerhalb einer bestimmten Zeit oder für einen erzielten Erfolg anzusehen ist.[3])

Die Beantwortung dieser Fragen ist leicht, wenn das Schiff von der einen Partei gestellt und von der anderen, der charternden, mit der dieser unterstellten Bemannung versehen wird, ebenso wenn der Charterer keinerlei Herrschaft über die Besatzung oder gar das Schiff erlangt.[4]) Die Beantwortung ist schwierig, wenn der Charterer verpflichtet ist, die Besatzung des Schiffs vom Reeder zu übernehmen, und wenn es sich um eine sogen. time charter handelt.

4. Unterschied zwischen Schiffsmiete und Chartervertrag bezüglich der Stellung des Charterers zur Schiffsbesatzung.

Wie oben ausgeführt, ist die Miete eines Schiffs sowohl für eine bestimmte Reise als auch für eine bestimmte Zeit möglich. Das gleiche ist aber auch bei der Charterung der Fall. Der Unterschied zwischen beiden besteht darin, daß der Mieter die tatsächliche Gewalt über das Schiff hat, der Charterer nicht.

Die tatsächliche Gewalt über das Schiff braucht der Mieter bezw. der Reeder nicht in eigener Person auszuüben, das wird er

---

[1]) HansGZ. Hbl. 1901 Nr. 92.
[2]) RG. Bd. 25 S. 112.
[3]) HansGZ. Hbl. 1901 Nr. 92.
[4]) Bolze Bd. 7 Nr. 539.

nur in seltenen Fällen tun, er überträgt vielmehr das Kommando über das Schiff einem Kapitän oder Schiffer, der seinen Befehlen unterstellt ist.

Wenn der Mieter den Kapitän und die Besatzung selber anstellt, unterhält und entläßt, so kann nur Miete und nicht Chartervertrag vorliegen. In solchem Falle findet sich folgende Klausel in der Chartepartie: Captain and crew to be appointed, paid and victualled by the Charterer.[1])

Meistens wird der vermietende Reeder vorziehen, seinen Kapitän und die alte Schiffsmannschaft auf dem Schiffe zu belassen, um eine Garantie für geeignete Behandlung des Schiffs zu haben und eine gewisse Kontrolle über die Art der Benutzung ausüben zu können.[2]) Der Mieter tritt dann in die zwischen dem vermietenden Reeder und der Schiffsbesatzung geschlossenen Dienstverträge ein,[3]) ihm werden mit dem Schiff auch die Dienste der Bemannung vermietet[4]) bezw. das Recht auf deren Dienste wird ihm zediert.

Alles dies trifft aber auch bei dem Chartervertrag zu.

Der Unterschied zwischen beiden Verträgen ist in diesem Punkte der, daß bei der Schiffsmiete Mieter und Besatzung in unmittelbaren Vertragsbeziehungen zueinander stehen und die Besatzung allein den Dienstanweisungen des Mieters zu folgen hat, während bei dem Chartervertrag die Schiffsbesatzung im allgemeinen den Anweisungen des vercharternden Schiffseigners untersteht und nur in einzelnen von diesem ihr gegenüber festgelegten Beziehungen den Anordnungen des Charterers Folge zu leisten hat.

Es ist oft sehr schwierig, die Tatfrage zu beantworten, ob nach dem Willen der Parteien Kapitän und Besatzung der Hauptsache nach vom Eigentümer oder vom Charterer abhängig sind.

Ist der Schiffer oder Kapitän vom Eigner angewiesen, die Anordnungen des Charterers ausschließlich zu befolgen,[5]) was

---

[1]) vgl. diese und die folgenden englischen Klauseln bei Wüstendörfer S. 137 ff., 142 ff.

[2]) Lutz, Prot. S. 1657 ff.

[3]) Dieses pactum adjectum, der Dienstverschaffungsvertrag, ist die Ursache, weswegen der Frachtvertrag als Mischung von locatio conductio rei mit locatio conductio operarum angesehen wurde.

[4]) Dernburg, Bürgerl. R. Bd. 2, 2 S. 447.

[5]) Unrichtig HansGZ. Hbl. 1876 Nr. 29.

durch folgende Klausel bestimmt ist: „the captain places his vessel at the disposal of the Charterers for such monthly employment“, oder hat er sich einverstanden erklärt, daß an Stelle des Eigentümers in den Vertrag mit ihm der Charterer eintritt, so daß er von da an nur für diesen das Schiff im Gewahrsam hat, so liegt Miete vor; ebenso wenn der Charterer in der Chartepartie befugt wird, den Schiffer aus dringenden Gründen, wenn auch nur vorläufig bis erfolgter Verständigung mit dem Eigner, zu entlassen.[1])

Eine Klausel, in der der Kapitän vom Eigner angewiesen ist, nur ganz bestimmte Anordnungen des Charterers zu befolgen, die daher, allein für sich betrachtet, wenn andere Klauseln dem nicht entgegenstehen, auf einen Chartervertrag und nicht auf Miete[2]) hinweist, ist diese: „captain (allthough appointed by the owner) shall prosecute his voyage under the order and directions of the charterers as regards employment, agency or other arrangements“.[3]) Ebenso steht der Kapitän im Abhängigkeitsverhältnis zum Eigentümer und nicht zum Charterer, wenn er des letzteren Weisungen nur bezüglich der Beladung, Entlöschung und Abfahrtszeit zu folgen hat wie bei folgender Klausel: „the captain to follow the charterers instructions as regards loading, discharging and departure“.[4])

In der Form der sogen. Kahnmiete kommt es vor, daß der Eigentümer seinen Kahn auf bestimmte Zeit in den Dienst einer Transportgesellschaft stellt und sogar selber als Schiffer mit seinen Leuten auf dem Kahn bleibt; er ist dann nicht mehr der verfügungsberechtigte Unternehmer; es liegt daher Miete in Verbindung mit einem Dienstvertrag vor.[5])

Dagegen hat ein Schiffseigner, der für eine bestimmte Reise gegen eine tagweise bestimmte Vergütung angenommen wird, aber

---

[1]) Lewis-Boyens Bd. 1 S. 300.

[2]) HansGZ. Hbl. 1890 Nr. 5; and. M. Wüstendörfer S. 147.

[3]) HansGZ. Hbl. 1873 Nr. 226; Schaps Anm. 2 zu § 510; Lewis-Boyens Bd. 1 S. 300.

[4]) Abbot 14. Aufl. S. 67.

[5]) RG. Bd. 25 S. 108; Mittelstein, Miete S. 24.

sonst die Verfügung über seinen Kahn behält, diesen verfrachtet, nicht vermietet (Fall des § 621 HGB.).[1])

Ebenso sind die sogen. Schleppverträge zu beurteilen: Es liegt ein Werkvertrag bezw. Frachtvertrag vor,[2]) wenn ein Schleppdampfer auf unbestimmte Zeit gegen Tagesentschädigung jemandem mit Bemannung zur Verfügung gestellt wird, ohne daß dieser die Schiffsleitung des Dampfers erhält.[3]) Dagegen ist ein Schlepper nebst Besatzung für einen festen Satz monatsweise „vermietet", wenn erkennbar ist, daß die Herrschaft über den Dampfer auf den anderen Teil übergegangen ist, d. h. wenn das Schleppschiff unter der Disposition des Mieters oder dessen Leute steht, wobei es, wie oben ausgeführt, möglich ist, daß Leute der bisherigen Mannschaft auf dem Dampfer verbleiben.[4])

5. Weitere Indizien zur Feststellung des Unterschiedes zwischen Schiffsmiete und Chartervertrag.

Außer durch die Entscheidung darüber, für welchen der beiden Kontrahenten der Kapitän die tatsächliche Schiffsgewalt ausübt, läßt sich die Frage, ob Schiffsmiete oder Chartervertrag vorliegt, oft aus gewissen Vereinbarungen und Klauseln beantworten, die die Parteien in der Chartepartie niedergelegt haben.

In der von Wüstendörfer produzierten Salpetercharter[5]) findet sich die Bestimmung: where she shall receive a full and complete cargo of Nitrate of Soda in bags. Der Charterer ist hiernach verpflichtet, eine volle Ladung zu liefern. Dies deutet darauf hin, daß der Charterer dem Eigentümer Güter zum Transport übergeben soll; von Schiffsmiete kann daher nicht die Rede sein.

Ebenso liegt Chartervertrag vor, wenn der Kapitän befugt wird, für Rechnung des Reeders das Schiff vollzuladen, wenn der „Mieter" den Schiffsraum nicht voll ausgenutzt hat.

Auch die in der erwähnten Salpetercharter getroffene Vereinbarung, daß die Schiffsmannschaft für ordnungsmäßige Ver-

[1]) DJZ. 1898 S. 475 Nr. 2.
[2]) Schaps Anm. 29 vor § 556.
[3]) HansGZ. Hbl. 1897 Nr. 109.
[4]) HansGZ. Hbl. 1898 Nr. 41.
[5]) Wüstendörfer Anl. II zu Teil II, 1.

stauung der Ladung sorgen und der Schiffseigentümer für schlechte Stauung haften soll („the cargo to be properly stowed ... by the vessel and the owners to be responsible for bad stowage"), läßt nur auf einen Chartervertrag schließen.

Hat dagegen der Charterer für die Verstauung seiner Güter selber Sorge zu tragen, so spricht dies für das Vorliegen von Schiffsmiete, da er hierbei über die Schiffsräume unmittelbar verfügen kann, während er bei dem reinen Frachtvertrag die Güter nur bis an das Schiff zu liefern (§ 561 HGB.) und nur ein obligatorisches Recht auf deren vertragsmäßige Unterbringung im Schiff hat. Auch wenn die zum Beladen und Entlöschen des Schiffs nötige Extramannschaft vom Charterer zu stellen und zu unterhalten und er allein deren Dienstberechtigter ist und die Schiffsmannschaft hierbei auf den Zwischenreisen zur Beistandleistung verpflichtet ist, kann man von dem Vertragsverhältnis des Charterers zur Extramannschaft auch auf dessen rechtliche Beziehungen zur Schiffsmannschaft schließen, ihn als deren Dienstberechtigten ansehen und daher das Vorliegen von Schiffsmiete erkennen.[1])

Ist der Charterer verpflichtet, alle gewöhnlichen Unkosten der Seereise zu tragen, so deutet dies im allgemeinen auf Schiffsmiete hin,[2]) da in solchem Fall der Charterer und nicht der Reeder Frachtfahrtunternehmer ist und bei einem Chartervertrage nach § 621 Abs. 2 HGB. mangels besonderer Abrede der verfrachtende Reeder zur Tragung der Betriebskosten verpflichtet wäre.

Hierher gehört folgende Klausel: „that the charterer shall pay for any coal in steamers buntrers at the time this charter begins and the owner shall on expiry of charter pay for and coal left in bunkers". Hat der Charterer also auf seine Kosten den Bedarf des Schiffs an Kohlen während der Kontraktszeit zu bestreiten, so kann dies als Indiz einer Schiffsmiete anzusehen sein.[3]) Ein sicheres Anzeichen von Schiffsmiete ist dieses jedoch nicht, da der Reeder die von dem Charterer zu verauS-

[1]) So Wüstendörfer S. 141.

[2]) Zu den gewöhnlichen Unkosten gehören nicht die öffentlichen und privatrechtlichen Lasten, die nach § 546 BGB. der Vermieter zu tragen hat.

[3]) HansGZ. Hbl. 1901 Nr. 192.

lagenden Kosten für Brennmaterial und womöglich auch für die üblichen Hafenabgaben und Lotsengelder schon bei der Bemessung des Mietzinses bezw. der Fracht sozusagen als Pauschalsumme berechnet und ihm durch entsprechende Reduzierung des Preises für die Überlassung des Schiffes vergütet haben kann.

In jedem einzelnen Fall ist der Wortlaut jeder Charter für sich zu prüfen.

6. Die time charter.

Das eben Gesagte gilt für die Beurteilung des Unterschiedes zwischen Schiffsmiete und jeder Art des Chartervertrages, sowohl für die Reisecharter als auch für die Zeitcharter. Bei dem Zeitfrachtvertrage — gewöhnlich time charter genannt — ist die Feststellung des Unterschiedes aber besonders wichtig, da dieser Vertrag der Schiffsmiete sehr ähnlich sieht und häufig mit ihr verwechselt, ja sogar mit der Schiffsmiete identifiziert wird.[1])

Bei der Reisecharter wird ein Schiff für eine bestimmte Reise verchartert, bei der Zeitcharter für eine bestimmte Zeit.[2])

Bei der Zeitcharter sind die einzelnen Transporte, die während der Dauer der Charterung ausgeführt werden, der von dem verfrachtenden Reeder zu bewirkende Erfolg;[3]) diesen Erfolg führt der Reeder herbei, indem er dem Charterer die nötigen Schiffsräume zur Verfügung stellt, die ihm oder seinem Stellvertreter von jenem anvertrauten Waren an den Bestimmungsort bringt, sie dort ausladet usf., bis die für die Dauer dieses Zeitfrachtvertrages vereinbarte Zeit abgelaufen ist. Dies ist der Typus des reinen Zeitfrachtvertrages, time charter, bei der allein der verfrachtende Reeder der Transportübernehmer ist, indem er selber oder ein nur ihm unterstellter Kapitän das Schiff leitet.

Für die Abgrenzung der time charter von der Schiffsmiete kommen die im vorigen Abschnitt erörterten Gesichtspunkte über die Frage nach dem Abhängigkeitsverhältnis des Schiffers und Kapitäns in Betracht.

---

[1]) Lutz, Prot. S. 2345.
[2]) Seufferts Arch. Bd. 54 Nr. 20.
[3]) Schaps S. 293 Anm. 14.

Bei der Beratung des Art. 623 A. HGB. wurde ohne Widerspruch erklärt, daß bei solchen Verträgen wie dem Zeitfrachtgeschäft der Gesichtspunkt der locatio rei vorherrsche.[1])

Nach der Fassung des jetzigen § 622 HGB., der den Zeitfrachtvertrag regelt, ist dieser im Zweifel als Werkvertrag anzusehen. Diese Gesetzesvorschrift ist dispositiv; nach ihr beginnt die Zeitfracht mit dem Tage zu laufen, der auf denjenigen folgt, an dem der Schiffer anzeigt, daß er zur Einnahme der Ladung bereit sei, während im Falle der Miete die Mietzeit mangels einer anderen Abrede an dem Tage beginnt, an welchem der Vermieter dem Mieter das Schiff zur Verfügung stellt. Eine weitere Verschiedenheit der Zeitfracht von der Schiffsmiete zeigt der Abs. 4 des § 622, wonach die Zeitfracht, wenn die Reise ohne Verschulden des Verfrachters verzögert oder unterbrochen wird, für die Zwischenzeit fortentrichtet werden muß,[2]) während bei der Schiffsmiete nach § 323 BGB. der Vermieter keinen Anspruch auf den Mietzins hat, wenn durch einen Zufall die Reise verzögert oder unterbrochen wird, da er zur Gewährung des Gebrauchs des Schiffs verpflichtet ist und den Zufall, der die Unmöglichkeit der Bewirkung dieser Leistung herbeiführt, zu vertreten hat.

Die Parteien setzen den Abs. 4 des § 622 HGB. häufig durch folgende Klausel außer Kraft: „in case of average, payment of hire[4]) to be stopped until the day on which the vessel again proceeds on her voyage". Durch eine derartige Vereinbarung wollen die Parteien zum Ausdruck bringen, daß sie auf ihren Vertrag die Grundsätze der Sachmiete wenn auch nicht allgemein, so doch in dieser einen Beziehung angewendet wissen wollen.

Dem Binnenschiffahrtsgesetz ist eine dem § 622 HGB. entsprechende Bestimmung unbekannt, es kommen jedoch auch bei Binnenschiffen Zeitfrachtverträge vor.[3])

Eine vollständige Klassifizierung aller Chartepartien ist nicht möglich, da es viele Zwischenarten gibt, die sowohl Reisecharter

---

[1]) vgl. aber §§ 628, 629, 634, 637, 638 HGB.

[2]) hire kann sowohl „Fracht" wie „Mietzins" heißen.

[3]) z. B. in DJZ. 1898 Nr. 2 S. 475 IV.

als auch Zeitcharter und Schiffsmiete umfassen. Besonders interessant ist in dieser Beziehung der von Wüstendörfer a. a. O. produzierte[1]) Appendix zu einem Reisechartervertrag, durch den es dem Charterer freigestellt ist, während seiner Reise mit dem gecharterten Schiff gemäß einer von ihm abzugebenden einseitigen empfangsbedürftigen Willenserklärung das befrachtete Schiff für Zwischenreisen in Zeitcharter zu benutzen; er schaltet also nach seinem Belieben in die Reisezeit des Schiffs eine Zeit ein, während der ihm das Schiff zu anderen kleineren Reisen zur Verfügung steht: charterers are at liberty to employ the vessel on intermediate voyages in time charter".

Solche Klauseln finden sich besonders im Verkehr mit der Südsee. Hatte also auf der Reise bis zur Optionserklärung der Reeder durch seinen Kapitän die Gewalt über das Schiff, so ist nach Abgabe der Erklärung der Charterer Dienstberechtigter gegenüber Kapitän und Besatzung geworden; je nachdem der Kapitän von den Weisungen des Charterers oder denen des Reeders abhängig ist und es sich um eine Gebrauchsgewährung am Schiff oder um die Herbeiführung weiterer Transporterfolge handelt, liegt Schiffsmiete oder time charter vor.

Wie schon in der Einleitung bemerkt, darf man nicht aus den von den Parteien in der Chartepartie gebrauchten Ausdrücken auf die rechtliche Natur des Vertrages schließen; für deren Beurteilung ist es gleichgültig, ob die für die Überlassung des Schiffs zu zahlende Vergütung als Mietsgeld (payment of hire) oder als Zeitfracht (the freight on time charter) bezeichnet ist.

In der Praxis sind in den Chartepartien alle für die Parteien in Betracht kommenden Fragen genau geregelt, und da die diese Vertrtäge abschließenden Kaufleute nur darauf Bedacht nehmen, daß die Vereinbarungen ihren Zwecken entsprechen, ohne sich um die juristische Konstruktion zu kümmern, ist die Beurteilung des rechtlichen Charakters meist sehr kompliziert, da Rechtsfolgen der Miete neben solchen des Chartervertrages stehen.

In dem lebendigen Verkehr von Nordwesteuropa findet sich häufig das Formular einer der rechtlichen Natur nach sehr

---

[1]) Wüstendörfer Anl. III Teil II.

komplizierten Zeitcharter, die ebenfalls von Wüstendörfer[1]) beigebracht und von ihm wegen ihrer besonders häufigen Benutzung durch die Reedereien mit „Standard-Zeitcharter" bezeichnet ist. Viele hanseatische Urteile haben sich mit ihr beschäftigt; es handelt sich bei ihr hauptsächlich um die Anwendung von deutschem Recht auf englische Rechtsgrundsätze, so besonders um die Beurteilung der Lien-Klausel, die gegeben wird, wenn der Charterer Unterfrachtverträge abschließt und das Chartergeld monatlich im voraus zu zahlen ist.

Die Lien-Klausel gibt dem Reeder und dem Charterer ein dem Schiffsgläubigerrecht verwandtes Pfandrecht an Ladung und Unterfracht bezw. am Schiffe für ihre gegenseitigen Ansprüche.[2])

In derselben Weise kann der Vermieter durch die Verpfändung des Frachtanspruchs geschützt werden und ein vertragliches Pfandrecht an der Ladung erhalten.[3])

Außer diesem auf Schiffsmiete hinweisenden Moment finden sich noch andere, die die Annahme rechtfertigen, daß in der sogen. Standard-Zeitcharter, auf die hier aber nicht näher eingegangen werden kann, die Schiffsmiete überwiegt.

7. Stellung von Schiffsmiete und Chartervertrag in den ausländischen Rechten.

Ebenso wie im deutschen Recht, wo in der Praxis unter „Chartervertrag" sowohl Schiffsmiete wie Frachtvertrag verstanden, juristisch jedoch beides streng unterschieden wird, ist es im englischen Recht; die englische Rechtswissenschaft unterscheidet drei Formen des Chartervertrages,[4]) nämlich

a) a demise of the ship itself with its furniture and apparel, d. i. die reine Schiffsmiete;
b) a demise of the ship in a state fit for mercantile adventure, d. i. Schiffsmiete in Verbindung mit Dienstvertrag, und zwar ist der Mieter als Ausrüster anzusehen,

---

[1]) Wüstendörfer Anl. IV zu Teil II.
[2]) s. unten Kap. VIII.
[3]) Das Nähere s. bei Wüstendörfer S. 145 ff.
[4]) Abbot S. 57 ff.; Maclachlan S. 354 ff.; HansGZ. Hbl. 1901 Nr. 92.

wenn er „has the sole control or ordering of the whole“; es überwiegt dagegen der Frachtvertrag, wenn er nur „has the right to order the lading and carrying of cargo and other matters“;

c) a contract for the carriage of the merchants goods d. i. der reine Raumfrachtvertrag.

Da die time charter unter die Klasse sub b fällt, ist sie im englischen Recht sehr oft als Schiffsmiete anzusehen, je nachdem der Reeder den Besitz des Schiffs hat oder nicht. Im englischen Recht wird die Konstruktion einer Charter als Schiffsmiete immer häufiger,[1]) und durch Benutzung der englischen Klauseln bürgert sich in der deutschen Rechtspraxis die Schiffsmiete immer mehr ein.[2]) [3])

Der französische code de commerce faßt den Frachtvertrag als Schiffsmiete auf und unterscheidet diese nicht scharf von Dienstmiete und Werkvertrag; der art. 273 sect. 1 code de commerce spricht von „convention pour louage d'un vaisseau“, der art. 286 code de commerce sagt: „le prix du loyer d'un navire ou autre bâtiment de mer est appelé fret ou nolis“; der Mieter wird im Art. 287 „affréteur“ genannt.

Ebenso findet sich im belgischen Recht kein Unterschied zwischen Schiffsmiete und Chartervertrag. Die Art. 6 u. 7 des belgischen code sprechen von „contract de louage maritime“ und der Art. 72 sagt nur: „le fréteur doit procurer à l'affréteur la jouissance du navire telle qu'elle a été promise par la convention“.

In der Theorie des französisch-belgischen Rechts wird jedoch anerkannt, daß wenn der Frachtvertrag sich nicht auf ein bestimmtes Schiff bezieht, nur ein louage d'ouvrage vorliegen kann, und daß es sich in gewissen anderen Fällen um eine Mischung von louage des choses und louage d'ouvrages handelt.[4])

Im französischen Recht ist praktisch der Unterschied zwischen Schiffsmiete und Frachtvertrag insofern viel größer als im deutschen

---

[1]) Wüstendörfer S. 171.

[2]) So in RG. Bd. 48 S. 89 ff.

[3]) Über die Stellung des Mieterausrüsters im englischen Recht s. unten Kap. VI, 3a.

[4]) Desjardin Bd. 3 S. 405 f.

Recht, als nach dem code civil — ebenso wie früher in Preußen — im Gegensatz zum Bürgerlichen Gesetzbuch bei der Miete von beweglichen Sachen, also auch bei der Schiffsmiete, durch die Übergabe des Schiffs ein dingliches, gegen spätere Erwerber wirkendes Recht entsteht, während der Frachtvertrag kein solches dingliches Recht gewährt.

In dem portugiesischen[1]) und dem alten spanischen[2]) Handelsgesetzbuch wird der Frachtvertrag direkt als Vertrag über Vermietung und Mietung eines Fahrzeugs definiert.

V. Momente von Schiffsmiete in anderen Kontrakten.

1. Vorbemerkung.

Es ist dargelegt worden, daß die frühere Rechtsauffassung, die auch heute noch nicht ganz verdrängt ist, im Frachtvertrag Momente der Sachmiete sah, und daß in der sogen. time charter Schiffsmiete und Frachtvertrag nebeneinanderstehen.

So finden sich auch in anderen Kontrakten und Quasikontrakten, die sich nicht als einheitliches Rechtsgebilde darstellen, Momente von Schiffsmiete, und zwar im Überfahrtsvertrag und im Liegegeld.

2. Der Überfahrtsvertrag.

Der Überfahrtsvertrag ist dann ein reiner Werkvertrag, wenn sich der Verfrachter gegen Zahlung einer bestimmten Summe verpflichtet, den Reisenden und sein Gepäck nach einem bestimmten Hafen zu schaffen. In diesem Sinne wird auch der Überfahrtsvertrag im Handelgesetzbuch IV. Buch 5. Abschnitt als „Frachtgeschäft zur Beförderung von Reisenden" bezeichnet.

Der Typus eines solchen Vertrages ist die Beförderung von Zwischendeckspassagieren, die auf die Benutzung eines bestimmten Raumes keinen Anspruch haben. Die Gewährung von Beköstigung

---

[1]) Portugies. HBG. Art. 1498.

[2]) Altes spanisches HGB. Art. 1184. Das neue spanische HGB. enthält im Art. 1018 hierzu nur den Zusatz: „zum Transport von Waren und Personen", definiert aber den Verfrachter als Vermieter und den Befrachter als Mieter.

auf der Reise ist in diesem Falle mit in dem Überfahrtspreise berechnet.[1]) Der Vertrag ist anders zu beurteilen, wenn es sich, wie bei den heute üblichen Vergnügungsreisen zur See, um Überlassung bestimmter Kabinen, deren Nummern auf den Reisetickets vermerkt sind, handelt. Dann liegt ein gemischter Vertrag eigener Art vor.[2])

Das Moment des Frachtvertrages, nämlich die Beförderung von Reisenden nebst Gepäck nach dem Bestimmungsort, steht in den meisten Fällen im Vordergrunde. Es tritt aber zurück im Falle der Vergnügsrundreise, wo das Schiff bestimmte Häfen besucht, ohne daß die Passagiere verpflichtet sind, das Schiff zu verlassen, und wo es nach einer vorher bestimmten Zeit mit ihnen den Ausgangshafen wieder aufsucht; hierzu kommt die eben erwähnte Überlassung bestimmter Kabinen und Räume zur Wohnung und zum Aufenthalt während der Reise. Dann liegt als Hauptvertrag Sachmiete vor, da von einem Transporterfolg wenig die Rede sein kann.

Die Miete tritt jedoch meistens, wie erwähnt, als Nebenvertrag auf.

Als weiterer Nebenvertrag kommt Kauf hinzu, wenn für Speisen und Getränke besonders bestimmte Preise zu zahlen sind.

Daß übrigens das Handelsgesetzbuch den Überfahrtsvertrag nicht konsequent als Werkvertrag auffaßt und durchführt, ergibt der § 668 HGB., wonach der Überfahrtsvertrag außer Kraft tritt, wenn durch einen Zufall das Schiff verloren geht. Der Verfrachter ist also hiernach nicht verpflichtet, die Überfahrt oder Weiterbeförderung des Reisenden mittels eines anderen Schiffes zu bewirken oder bewirken zu lassen, wozu er bei dem reinen Werkvertrag konsequenterweise verpflichtet sein müßte;[3]) wie er denn auch nach § 642 HGB. bei Verlust des Schiffes für die Ladung durch seinen Schiffer aufs beste zu sorgen hat.

---

[1]) Schaps S. 536 Anm. 1.

[2]) Boyens Bd. 2 S. 393; Brandis Bd. 2 S. 78.

[3]) Für Weiterbeförderung von Auswanderern hat dagegen der Unternehmer nach § 30 des Reichsges. für das Auswanderungswesen zu sorgen; ein weiterer Beweis, daß die Beförderung von Zwischendeckspassagieren ein reiner Werkvertrag ist. Allerdings darf nicht vergessen werden, daß der Verfrachter eines Schiffs und der Auswanderungsunternehmer gewöhnlich nicht identisch sind.

Auch kann der Reisende keine Entschädigung in einem solchen Fall beanspruchen, während er beim Werkvertrage Schadensersatz oder Vollendung des Werkes, also Weiterbeförderung verlangen könnte.

Nach § 670 Abs. 2 HGB. hat der Reisende bei Verlust des Schiffes nach Antritt der Reise das Überfahrtsgeld nach dem Verhältnisse der zurückgelegten zur ganzen Reise, pro rata itineris zu zahlen, was ganz den Grundsätzen der Miete entspricht.[1])

Hiernach ist der Überfahrtsvertrag des Handelsgesetzbuchs kein reiner Werkvertrag.

3. Das Liegegeld.

Bei den Frachtverträgen hat nach § 567 HGB. der Verfrachter auf die Abladung eine gewisse Zeit zu warten, wenn dies vereinbart ist; diese Wartezeit heißt „Überliegezeit"; sie ist keine gesetzliche, sondern wird nur vereinbart, dagegen ist ihre Dauer gesetzlich bestimmt, nämlich auf 14 Tage (§ 568 Abs. 2 HGB.). Für diese Uberliegezeit hat der Befrachter dem Verfrachter eine Vergütung zu gewähren, die „Liegegeld" genannt wird (engl. demurrage; französ. indemnite de surestaries).

Das Liegegeld wurde früher als Konventionalstrafe angesehen,[2]) und das Bedenken, daß der Verfrachter auf die Liegegeldforderung beschränkt ist, auch wenn sein Interesse, nämlich der entstandene Schaden oder entgangene Gewinn infolge der verlängerten Inanspruchnahme des Schiffs, größer als die Liegegeldforderung ist, wurde dadurch wegargumentiert, daß man sagte, das Liegegeld sei eine gewillkürte Veranschlagung des Interesses, so daß der Verfrachter nur diese „Konventionalstrafe", nicht aber das vielleicht größere Interesse fordern dürfe. Logischerweise wollte man dann auch den Anspruch auf das vereinbarte Liegegeld dann aufgehoben wissen, wenn der Befrachter infolge kasueller Hindernisse, also ohne sein Verschulden, die Liegezeit überschritt.

---

[1]) Im römischen Recht hatten die Passagiere (vectores) bei Untergang des Schiffs die actio ex locato; so l. 13 § 2 D. 19, 2.

[2]) s. Voigt, N. Arch. f. HR. Bd. 2 S. 227 ff. und ebenda Ullrich S. 350 und OAppG. Kiel bei Seuffert Bd. 12 Nr. 15.

Jetzt sieht man das Liegegeld allgemein[1]) als Mietzins an, da es sich allein um eine Vergütung für die sich an die Lade- und Löschzeit anschließende weitere Inanspruchnahme des Schiffes seitens des Befrachters handelt, die der Verfrachter zu gestatten vertraglich verpflichtet ist.

Daß das Liegegeld Mietzins und nicht Schadensersatz ist, erhellt auch daraus, daß der Verfrachter einen Anspruch auf Liegegeld auch dann hat, wenn ihm durch die Liegezeit des Schiffs ein Schaden, wie z. B. durch entgangenen Gewinn, nicht erwachsen ist,[2]) und daß der Befrachter die Liegezeit voll ausnutzen kann und sich mit Laden oder Löschen nicht zu beeilen braucht, abgesehen natürlich von schikanösem Verhalten.[3])

Übrigens wurde bei der Beratung des Buchs IV HGB. auf der Hamburger Konferenz, wo darüber völlige Einstimmigkeit herrschte, daß die Überliegegelder keinesfalls die Bedeutung einer Vertragsstrafe hätten, der Antrag gestellt, zu Protokoll auszusprechen, daß das Liegegeld als Miete aufzufassen sei; dieser Antrag wurde jedoch abgelehnt,[4]) wohl deshalb, weil eine solche Auffassung nach Ansicht der Kommissionsmitglieder selbstverständlich war.

So kann jeder Frachtvertrag durch Vereinbarung des Liegegeldes ein Moment der Schiffsmiete in sich tragen.

VI. Die Stellung des Mieters nach außen.

1. Vorbemerkung.

In wirtschaftlicher Beziehung verfolgt der Mieter eines Schiffs entweder den Zweck, das Schiff zu Vergnügungsreisen, Expeditionen und dergl., also für seine eigene Person, oder durch Beförderung von Personen oder Gütern zum Gelderwerb zu benutzen.

Im ersteren Falle tritt der Mieter rechtlich nach außen gewöhnlich nicht in Funktion.

---

[1]) HansGZ. 1890 Hbl. Nr. 93; Seuffert Bd. 48 Nr. 200; Schaps Anm. 3 zu § 567; Mittelstein, BinnenSchG. Anm. 2 zu § 32.

[2]) RG. bei Seuffert Bd. 48 Nr. 200.

[3]) Über die Höhe des Liegegeldes vgl. § 572 HGB. und § 32 BinnenSchG.

[4]) Lutz, Prot. S. 3885.

Das Schiff wird repräsentiert durch den Vermieter, nämlich den Reeder bezw. dessen Vertreter, den Kapitän, da der Mieter das Schiff weder zum Erwerb durch die Seefahrt benutzt noch selber führt.

Im zweiten weit häufigeren Falle ist der Mieter Verfrachter, wenn nicht Aftervermieter. Der letztere kommt hier nicht weiter in Betracht,[1]) sondern nur der Verfrachter. Dessen Stellung ist verschieden, je nachdem die Voraussetzungen des § 510 HGB. oder § 2 BinnenSchG. vorliegen oder nicht.

2. Der Mieter als Verfrachter.

Liegen die eben erwähnten Voraussetzungen nicht vor, so kommt bei der Betrachtung der Stellung des Mieters als Verfrachter nach außen — d. h. abgesehen von seinen rechtlichen Beziehungen zum vermietenden Reeder — nur der Vertrag mit dem Befrachter in Frage.

Die Regeln über die Unterverfrachtung können bei einem solchen Vertrage natürlich keine Anwendung finden, da diese das Bestehen eines Frachtvertrages voraussetzt und bei Schiffsmiete begrifflich nicht möglich ist, abgesehen von der Unterverfrachtung seitens des Befrachters, der mit dem verfrachtenden Mieter seinen Frachtvertrag geschlossen hat.

Der verfrachtende Mieter haftet daher seinem Befrachter persönlich und unbeschränkt für die Erfüllung des Frachtvertrages[2]) mangels anderer gesetzlicher Bestimmungen. Der Befrachter tritt zum vermietenden Reeder in gar keine Beziehungen.[3]) Der Mieter steht dem Befrachter so gegenüber, als wäre das gemietete Schiff sein eigenes, ohne daß ihm aber bezüglich seiner vertraglichen Verpflichtungen gegen den Befrachter die Vorrechte eines Reeders, wie beschränkte Haftung, zugute kämen.[4])

---

[1]) Darüber s. unten Kap. IX, 5.

[2]) HansGZ. Hbl. 1901 Nr. 1219; Schaps § 662 Einl.

[3]) Abgesehen von einer noxalen Haftung des Reeders aus § 485 HGB. und § 3 BinnenSchG.

[4]) And. M. Boyens Bd. 2 S. 367 Anm. 3.

Ein solcher zwischen Mieter und Befrachter geschlossener Transportübernahmevertrag steht also in scharfem Gegensatz zum Unterfrachtvertrag.

Besonders hinzuweisen ist hierbei auf die Stellung des Kapitäns oder Schiffers.

Dieser ist Vertreter des vermietenden Reeders bezüglich aller Verpflichtungen, die das Schiff betreffen. Bezüglich der üblichen Tätigkeit des Kapitäns bei Annahme, Transport und Ablieferung der Ladung muß er jedoch als Erfüllungsgehilfe des Mieters angesehen werden, dessen Haftung dem Befrachter gegenüber in dieser Beziehung § 606 HGB. und § 58 BinnenSchG. regelt.

Ob in dem vorliegenden Falle, wo also der Mieter kein Ausrüster ist und der Kapitän im Dienste des Vermieters steht, der Kapitän rechtsgültig Konnossemente für den verfrachtenden Mieter zeichnen kann, ist eine sehr schwierige Frage. Denn der Kapitän ist ja nicht der Stellvertreter des Mieters, sondern des Vermieters; andrerseits hat aber der Vertreter desjenigen das Konnossement auszustellen, der die Beförderung der Güter vermittels des Schiffes ausführen soll,[1]) und das ist hier nicht der Reeder, sondern der Mieter. Da das Gesetz unter Nichtbeachtung dieses Falles als Aussteller des Konnossements immer nur von einem Vertreter des Reeders spricht,[2]) die Praxis aber beim Transportübernahmevertrag den Kapitän Konnossemente zeichnen läßt, muß man, um eine gültige Konnossementszeichnung möglich zu machen, analog dem § 533 HGB. den Kapitän in seiner Eigenschaft als Führer und Repräsentant des Schiffs[3]) — und als solcher hat er auch die Interessen des Mieters wahrzunehmen — die Konnossemente zeichnen lassen. Denn unzweifelhaft handelt der Kapitän bei der Zeichnung von Konnossementen als ein rechtsgeschäftlicher Vertreter; und da er die Ladung nur für den verfrachtenden Mieter, nicht aber für den vermietenden Reeder aufnimmt, handelt er nicht nur ex recepto, sondern auch ex scriptura für den Mieter.[4]) Dem Ab-

---

[1]) Schaps Anm. 2 zu § 642.
[2]) HGB. § 642 Abs. 4.
[3]) Lutz, Prot. S. 1903.
[4]) Ähnlich Wüstendörfer S. 167, 123ff.

lader ist es ja meistens unmöglich, festzustellen, ob der Kapitän als Vertreter des Schiffseigners oder eines anderen handelt.

Dieser Fall, wo der Mieter kein Ausrüster ist und die Schiffsbesatzung im Dienste des Vermieters bleibt, aber bestimmte Funktionen für den Mieter zu verrichten hat, kommt der oben erwähnten[1] locatio navis et operarum magistri et nauticorum sehr nahe, der demise of the ship in a state fit for mercantile adventure; dort ist der Kapitän angewiesen, die Konnossemente als „Agent" des Charterers nach dessen Weisung zu zeichnen; er verpflichtet dann den Charterer nur persönlich. Nur wenn gutgläubige Dritte den Kapitän als agent des Schiffseigners ansehen, können sie sich an den letzteren halten.[2]

3. Der Mieter als Ausrüster.

Wie bereits oben bei der Charakterisierung des Vertrages erwähnt, ist der Mieter eines Schiffs dann „Ausrüster", wenn er das gemietete Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt bezw. zur Binnenschiffahrt[3] für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut; er wird dann im Verhältnisse zu Dritten als der Reeder bezw. als Schiffseigner im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes angesehen.[4]

a) Geschichtliches und fremde Rechte.

Schon das römische Recht stellte den Mieter eines Schiffs, der dieses zum Erwerb durch die Seefahrt benutzt: qui a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum, dem Eigentümer des Schiffs gleich in seinen Beziehungen zu Dritten und bezeichnete beide als exercitor navis.[5] Gegen einen solchen Mieter waren daher dieselben Klagen wie gegen den Eigentümer zulässig.

---

[1] Kap. III, 7.

[2] Eine klare Regelung dieser praktisch schwierigen Frage, so wie im englischen Recht, wäre für das deutsche Seerecht sehr wünschenswert.

[3] Das BinnenSchG. kennt nicht das Erfordernis des „Erwerbes" durch die Schiffahrt.

[4] § 510 HGB. und § 2 BinnenSchG.

[5] l. 1 § 15 D. 14, 1.

Bei der Beratung des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs ging man von der Ansicht aus, daß nur derjenige als Reeder anzusehen sei, dem das Eigentum an dem von ihm zur Seefahrt verwendeten Schiffe zustehe. Jedoch wurde bei der Beratung darauf hingewiesen, daß „die rechtlichen Beziehungen Dritter zu dem Schiffseigner, der mit seinem Schiffe Frachtgeschäfte betreibe, in nichts verschieden seien von den Beziehungen zu demjenigen, der ein fremdes Schiff miete und mit demselben Frachtgeschäfte betreibe; es sei deshalb auch kein genügender Grund vorhanden, um die Anwendbarkeit der für den ersteren gegebenen gesetzlichen Bestimmungen bezüglich des letzteren auszuschließen.[1]) Es wurde dann bei der Beratung des zweiten Titels zunächst davon ausgegangen, daß nur der Schiffseigner Reeder sei, und erst zum Schluß in einem Zusatzartikel Bestimmung über den Ausrüster dahin getroffen, unter welchen Voraussetzungen er dem Reeder gleichzustellen sei.

Die Auffassung, daß der Mieter unter gewissen Umständen als Reeder anzusehen sei, hatte bereits im französischen und spanischen[2]) Seerecht und im preußischen Landrecht Anerkennung gefunden. Nach dem letzteren Rechte wurde allgemein derjenige „Schiffsreeder" genannt, der „unter dem Schutze des Staates den Transport der Frachten mit Seeschiffen als Hauptgeschäft betreibt",[3]) also ohne Unterschied, ob ihm das Schiff gehört oder ob er es nur gemietet hat.

Im italienischen Recht sind der Eigentümer und der Ausrüster (armatore) eines Schiffes in einem Abschnitt (capo IV) gemeinsam behandelt, und es ist dort im Art. 52 bestimmt, daß unter „Reeder" auch der Nichteigentümer eines Schiffs, der mit dem Schiff den Erwerb durch die Seefahrt betreibe, zu verstehen sei.

In den skandinavischen Gesetzen scheint ebenfalls der Ausrüster dem Reeder gleichzustehen, denn im § 275 wird bestimmt, daß es für die Entstehung von Seepfandrechten gleich sei, ob der Eigentümer oder ein anderer das Schiff verwende.[4])

---

[1]) Lutz, Prot. S. 1497.

[2]) Span. HGB. Art. 586, 595; vgl. auch chilenisches HGB. Art. 862.

[3]) Preuß. ALR. II, 8 § 1420.

[4]) Lewis-Boyens Bd. 1 S. 299 Anm. 1.

Im französischen Recht wird als Ausrüster (l'affréteur-armateur) bezeichnet: celui qui lone le navire désarmé, l'arme, l'équipe à sesrisq ues et périls et lui donne un capitäne de son choix.[1]) Er hat denen gegenüber, die nicht wissen, daß er nur Ausrüster ist, die Stellung des Reeders und ist für Verschulden der Schiffsbesatzung verantwortlich; ob neben ihm stets der Eigentümer des Schiffes haftet, ist streitig; jedenfalls hat dieser, falls er haftbar gemacht wird, gegen den Ausrüster das Regreßrecht und das Recht des Abandons des desarmierten Schiffs.[2]) Das letztere Recht hat nur der Schiffseigner, niemals der Ausrüster.[3])

Im englischen Recht kommt der Fall der „Ausrüstung" dem oben[4]) erwähnten der locatio navis am nächsten, der demise of the ship itself with its furniture and apparel, wo der Mieter als „owner auf Zeit" gilt und ihm der Besitz des Schiffs gehört; der Vermieter ist, abgesehen von dolosem Verhalten, weder aus Kontrakten noch aus Delikten persönlich verantwortlich. Die Haftung des Mieters als owner pro tempore ist gesetzlich beschränkt, und es entstehen durch die Seefahrt in den gesetzlichen Fällen Schiffspfandrechte (maritime lieus) Dritter.[5])

In Nordamerika hat der Ausrüster nach der Akt von 1851 das Recht, seine persönliche Haftung zu beschränken und das Schiff zu verpflichten, außerdem das Recht zur Abandonnierung des Schiffs wie ein Schiffseigner.

b) Voraussetzungen der Ausrüstung.

Es ist oben[6]) bei der Feststellung der Unterschiede von Schiffsmiete und Chartervertrag auseinandergesetzt, wann eine Ausrüstung im Sinne des § 510 HGB. und § 2 BinnenSchG. vorliegt.

Das der Verwendung des Schiffs durch den Nichteigentümer zugrunde liegende Rechtsverhältnis ist fast immer die Miete.

Auch der Miteigentümer eines Schiffs kann Mieter und Ausrüster werden, wie z. B. ein Schiffer, der Schiffsparten hat, dem

---

[1]) Jakobs Bd. 1 S. 93.
[2]) Jakobs Bd. 1 S. 92.
[3]) Französ. c. d. c. Art. 216; belgischer c. d. c. Art. 7.
[4]) Kap. III, 7.
[5]) Lewis-Boyens Anm. 1 zu Art. 477.
[6]) Kap. III, 4 u. 5.

von seinen Mitreedern das ganze Schiff vermietet wird.[1]) Er steht nach außen dem Ausrüster, der Nichteigentümer ist, gleich.

Es ist bereits gesagt, daß Miete und damit auch Ausrüstung dann vorliegen, wenn der Mieter das Schiff entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, dabei aber die tatsächliche Gewalt und Disposition über das Schiff behält.

Es macht hierbei keinen Unterschied, ob der Mieter den bisherigen Kapitän des Vermieters beibehält oder selber einen neuen engagiert, wenn der Kapitän nur zum Mieter in einem direkten Vertragsverhältnis steht. Es liegt also keine Ausrüstung vor, wenn das gemietete Schiff unter Führung des vom Vermieter engagierten Kapitäns bleibt, ohne daß der Mieter in den Engagementsvertrag eintritt.

Bezüglich der einzelnen Merkmale, wann anzunehmen ist, daß der Mieter die tatsächliche Führung des Schiffs hat, und wann nicht, ist auf die bereits oben Kap. III, 4—6 gemachten Ausführungen zu verweisen.

Bei kleineren Schiffen, Schuten u. dgl. besetzt der Mieter gewöhnlich das Schiff mit neuer Mannschaft,[2]) bei größeren Seeschiffen übernimmt der Mieter meistens die alte Mannschaft, bei größeren Binnenschiffen tritt sogar manchmal der vermietende Eigentümer selber völlig in den Dienst des Mieters und unterwirft sich dessen Weisungen.[3])

c) Die rechtliche Stellung des Ausrüsters zu Dritten.

In seinem Verhältnis zu Dritten wird der Ausrüster nach dem Gesetz als der Reeder angesehen; er gilt ihnen gegenüber also als Eigentümer des Schiffs, jedoch nur bezüglich der Rechte und Pflichten, die die Folgen des Reedereibetriebes, nämlich der Verwendung des Schiffs seitens des Ausrüsters zum Erwerb durch die Seefahrt, sind, nicht etwa die aus dem tatsächlichen Schiffseigentum an sich entstehen. Man unterscheidet hiernach die pro-

---

[1]) Lutz, Prot. S. 1657.
[2]) HansGZ. 1898 Hbl. Nr. 62.
[3]) RG. Bd. 25 S. 108.

prietas operans des Ausrüsters von der proprietas iners des Eigners.[1])

Der Ausrüster kann daher das Schiff weder veräußern noch verpfänden, abgesehen von dem Fall, wenn er das Schiff selber führt,[2]) dann hat er in seiner Eigenschaft als Schiffer das Recht der Veräußerung und Verbodmung des Schiffs in den Fällen der §§ 530 u. 528 HGB. Sonst hat eine Veräußerung des Schiffs seitens des Ausrüsters dieselben Folgen wie die seitens eines Nichteigentümers, und es finden dann die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs über den Erwerb von einem Nichteigentümer Anwendung.[3])

d) Die Haftung des Ausrüsters.

Verpflichtungen aus Rechtsgeschäften, die der Ausrüster bei der Verwendung des Schiffs persönlich abgeschlossen hat, wie z. B. der Engagementsvertrag mit dem Kapitän, können nur gegen ihn persönlich, nicht gegen den Schiffseigner geltend gemacht werden.[4])

Dagegen solche Forderungen, die in den Bereich des § 754 HGB. und des § 102 BinnenSchG. fallen und damit den Gläubigern die Rechte von Schiffsgläubigern geben, können gegen den Mieter nur geltend gemacht werden, solange er Ausrüster ist; sobald er diese Eigenschaft verloren hat, sind sie gegen den Schiffseigner geltend zu machen, so daß solche Forderungen stets aus dem Schiffsvermögen zu decken sind, das vom Ausrüster repräsentiert wird, solange er die Reederqualität hat, wenn ihm auch nur die Fracht und event. die von ihm beschaffte Ausrüstung des Schiffs gehört, sonst aber von dem eigentlichen Reeder.

Nach Abs. 2 des zitierten § 510 HGB. und § 2 BinnenSchG. kann der Schiffseigner den Schiffsgläubiger, der aus der Verwendung des Schiffs durch den Ausrüster eine Forderung herleitet, an der Durchführung seines Anspruchs nicht hindern. Es ist der Ausrüster daher wie ein Reeder bezüglich aller Klagen der Schiffsgläubiger, die ein Pfandrecht an Schiff und Fracht haben, solange

---

[1]) Lutz, Prot. S. 1657.

[2]) Dann wird er „Schifferausrüster" genannt; Schaps Anm. 27 a zu § 486.

[3]) BGB. §§ 932, 933, 936, 1207, 1208, 1260, 1262.

[4]) HansGZ. 1870 Hbl. Nr. 221.

er davon etwas in unmittelbarem Besitz als Mieter hat, passiv legitimiert.

Der vermietende Reeder muß sich die Durchführung dieser Ansprüche durch die Schiffsgläubiger gefallen lassen, wenn er nicht beweisen kann, daß die Verwendung des Schiffs seitens des Ausrüsters ihm, dem Reeder, gegenüber widerrechtlich war, und daß der Gläubiger nicht in gutem Glauben war, d. h. daß dieser wußte oder wissen mußte,[1]) daß die Verwendung seitens des Ausrüsters widerrechtlich war.

Diese Voraussetzung des Interventionsrechtes des Schiffseigners liegt niemals vor, wenn der Ausrüster wirklich Mieter des Schiffs ist, auch nicht, wenn dieser nur die Bestimmungen des zwischen ihm und dem Reeder geschlossenen Mietvertrages verletzt, z. B. das Schiff in Meeren fahren läßt, deren Befahrung vertraglich ausgeschlossen war, sondern nur, wenn der Ausrüster überhaupt nicht die Befugnis seitens des Eigners hatte, das Schiff zur Seefahrt zu benutzen, und in dessen Besitz justo titulo nicht gelangt war.[2])

Da die Haftung des Ausrüsters den Schiffsgläubigern gegenüber die gleiche ist wie die eines Reeders, haftet er ihnen beschränkt persönlich in den Fällen der §§ 771 Abs. 4 u. 5, 772—774, 775 Abs. 2 HGB. und der §§ 112—115 BinnenSchG.

Hat ein Reeder sein Schiff vermietet, während die Voraussetzung des § 774 HGB. vorliegt, so haftet er allein persönlich für die Schiffsschulden, die vor dem Reedereibetrieb des Ausrüsters entstanden sind, wenn er das Schiff in Kenntnis solcher Schulden an den Ausrüster vermietet hat, da diese Schiffsschulden aus einem Kontrakt von ihm und nicht vom Ausrüster entstanden sind,[3]) der Mieter annehmen darf, daß das gemietete Schiff schuldenfrei ist, und außerdem eine Vermietung zum Zwecke neuer Seereisen der eigenen Entsendung des Schiffs auf eine neue Seereise gleichsteht.[4])

---

[1]) § 122 Abs. 2 BGB.
[2]) Lutz, Prot. S. 1660.
[3]) Lutz, Prot. S. 2870.
[4]) Lewis-Boyens Bd. 1 S. 303.

e) Mehrheit von Ausrüstern.

Mehrere Ausrüster bilden nach außen nicht eine Reederei, da von einem Miteigentum am Schiff, der Vorbedingung zum Reedereibetrieb,[1]) nicht die Reede sein kann und überhaupt de lege ferenda die Bestimmungen über Reederei, wie beliebiger Austritt (§ 503 HGB.) und Unwirksamkeit des Todes eines Mitreeders, auf den Fortbestand der Reederei (§ 505 HGB.), auf eine Vereinigung von Ausrüstern schwer anwendbar sind.[2])

Es ist vielmehr allein das Sozietätsverhältnis zwischen den Ausrüstern entscheidend; sie haften Dritten als Gesamtschuldner aus Verträgen; ihre Beziehungen untereinander regelt das bürgerliche Recht bezw. das Handelsrecht (§ 427 BGB.; § 128 HGB.).

f) Öffentlichrechtliche Pflichten des Ausrüsters.

Da die dem Schiffahrtsbetriebe entspringenden Verpflichtungen öffentlichrechtlicher Natur dem Reeder meistens in seiner Eigenschaft als Schiffseigner obliegen, kommt ihre Erfüllung für den Mieter nicht in Betracht, so die Anmeldungspflicht zum Schiffsregister, die Vermessungspflicht und die Pflicht der Nationalisierung des Schiffs.

Die Nationalität des Mieters hat auf die Flaggenführung des Schiffs keinen Einfluß, da für sie nach § 2 des Reichsgesetzes betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe usw. allein die Reichsangehörigkeit des Schiffseigners von Bedeutung ist.

Bezüglich der Anmeldung zum Schiffsregister ist in § 123 BinnenSchG. ausdrücklich der Eigentümer des Schiffs als der hierzu Verpflichtete bestimmt.

Ebenso sind Anforderungen und Auflagen der Strom- und Hafenpolizeibehörden in Ansehung des gemieteten Schiffs nur gegen den Eigentümer zu richten.[3])

Eine schwierige Frage ist es, wer die Mannschaft des gemieteten Schiffs gegen die sich bei dem Schiffahrtsbetriebe ereignenden

---

[1]) § 484 HGB.

[2]) Lutz, Prot. S. 1663.

[3]) Mittelstein, BinnenSchG. Anm. 4 c zu § 2.

Unfälle zu versichern hat. Ist sie vom vermietenden Reeder angestellt und nur generell angewiesen, den Anordnungen des Mieters zu folgen, so ist sie natürlich vom Vermieter zu versichern. Hat aber der Mieter selber die Seeleute in seinen Dienst genommen so ist es ihm nach dem Gesetz unmöglich, sie im eigenen Namen zu versichern, da nach ausdrücklicher Vorschrift der §§ 2 Abs. 4 und 16 Abs. 2 des Ges. v. 13. 7. 1887 nur der Eigentümer als solcher der Seeberufsgenossenschaft angehören und damit versichern kann und soll. Der Mieter muß daher, um die von ihm angestellten Seeleute des gemieteten Schiffs gegen Unfall zu versichern, mit dem Vermieter vereinbaren, daß dieser die Versicherung der auf seinem Schiff arbeitenden Seeleute übernimmt. Für diese Frage ist es gleichgültig, ob der Mieter als Eigentümer anderer Schiffe der Seeberufsgenossenschaft angehört.

Die Pflicht zur Bestellung eines qualifizierten Schiffers, die dem Ausrüster obliegt, ist nicht als eine öffentlichrechtliche anzusehen, da ihre Vernachlässigung für den Ausrüster nur die privatrechtliche Folge hat, daß er für jedes Verschulden eines nichtqualifizierten Schiffers mit seinem gesamten Vermögen haftet, da ihm dann eine culpa in eligendo zur Last fällt.[1])

Im übrigen ist auf den § 546 BGB. zu verweisen, wonach der Vermieter die auf der vermietenden Sache ruhenden Lasten, sowohl die öffentlichen als auch die privatrechtlichen, zu tragen hat.

Eine Pflicht des Vermieters, das Schiff zu versichern, besteht nicht. Da der Mieter ein eben solches Interesse daran hat wie jener, daß das Schiff die Seefahrt besteht, kann auch er Schiff und Ladung usw. versichern (§ 778 HGB.) oder auch nur die von ihm beschaffte Ausrüstung des Schiffs (§ 796 HGB.). Ebenso kann aber der Vermieter das Interesse des Mieters versichern[2]) ohne bestimmte Bezeichnung von dessen Person in der Police; er kann also das Interesse des jeweiligen Mieters seines Schiffs generell versichern durch Indossierung der Seeversicherungspolice an den jeweiligen Mieter.[3])

---

[1]) Wagner Bd. 1 S. 152 Anm. 17.
[2]) § 781 HGB.
[3]) vgl. §§ 363 Abs. 2, 899 Abs. 4 HGB.

VII. Die Pflichten des Vermieters.

1. Überlieferungspflicht.

Der § 535 BGB. enthält die Verpflichtung des Vermieters, dem Mieter den Gebrauch der vermieteten Sache während der Mietzeit zu gewähren.

Was unter der vermieteten Sache zu verstehen und Gegenstand des Schiffsmietvertrages ist, ist bereits oben ausgeführt worden,[1]) ebenso daß und in welcher Weise der Mietvertrag zeitlich begrenzt ist.

Es ist nicht nötig, daß der Vermieter Eigentümer des zu vermietenden Schiffs ist, er kann auch Mieter oder Nießbraucher sein. Für den Mieter ist das Recht des Vermieters gleichgültig,[2]) solange ihm nicht der Eigentümer als besserberechtigter Dritter den Gebrauch des Schiffs entzieht; dann findet der § 541 BGB. Anwendung.

Die Überlassung des Gebrauchs des Schiffs hat *rechtzeitig* zu geschehen, und zwar sofort nach Vertragsschluß, wenn über den Zeitpunkt nichts vereinbart ist.

Unter „Gebrauch" des Schiffs ist der vertragsmäßige Gebrauch zu verstehen; worin dieser besteht, ist auf Grund des Vertrages nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte zu bestimmen.[3])

Der Mieter ist zu *jedem* Gebrauch des Schiffs berechtigt, der unter die Verwendung zur See- bezw. Binnenschiffahrt fällt.

Der Vermieter hat dem Mieter das Schiff so zu übergeben bezw. zur Verfügung zu stellen, daß dieser in der Lage ist, es vertragsmäßig zu gebrauchen.[4])

Der Zustand des Schiffs muß bei der Überlassung zum vertragsmäßigen Gebrauche geeignet sein, und der Vermieter hat es während der Mietzeit in diesem Zustande zu erhalten (§ 536 BGB.). Über Umfang und Art des „Geeignetseins" entscheiden

---

[1]) Kap. III, 2.

[2]) Denn der Mietvertrag ist ein obligatorischer Vertrag.

[3]) §§ 157, 242 BGB.

[4]) *Mittelstein*, Miete S. 140.

in erster Linie die ausdrücklichen Vereinbarungen der Parteien; in deren Ermanglung ist das dem wirtschaftlichen Zwecke der Schiffsmiete Entsprechende und das Gemeingewöhnliche als vereinbart anzusehen.[1]) Dies kommt besonders dabei in Frage, wie weit der Vermieter die Ausrüstung und Einrichtung des Schiffs zu beschaffen hat. Im allgemeinen ist anzunehmen, daß das Schiff seetüchtig und die Maschinen betriebs- und leistungsfähig sein müssen, und daß der Vermieter zugleich mit dem Schiff auch dessen Zubehör zu überlassen hat.

2. Unterhaltungspflicht.

Da der Vermieter das Schiff während der Mietzeit in dem zur Schiffahrt geeigneten Zustande zu erhalten hat, so hat er alle hierzu erforderlichen Handlungen auf seine Kosten vorzunehmen, so vor allem Reparaturen, natürlich nur, soweit der Mieter die Mängel nicht verschuldet hat.

De lege lata hat also der Vermieter die Kosten für sämtliche, auch die kleinsten Reparaturen, wenn durch ihre Unterlassung der vertragsmäßige Gebrauch des Schiffs beeinträchtigt wird, zu tragen; da er aber, wenn das Schiff auf hoher See oder im fremden Hafen ist, dazu nicht imstande sein kann, hat er dem Mieter alle Reparaturkosten zu ersetzen, eine Verpflichtung, die den Vermieter nach § 547 Abs. 1 trifft.

In der Praxis werden die Parteien aber stets, abweichend vom Gesetz, die Erhaltungspflicht des Schiffs in vollem oder beschränktem Umfange dem Mieter auferlegen. Solche Vereinbarung ist als Ausnahme von der gesetzlichen Regel im Zweifel zugunsten des Mieters auszulegen. Der Mieter hat sich jedoch die gewöhnliche, durch die Seereise bedingte Abnutzung des Schiffs gefallen zu lassen.

Bei einer tatsächlichen „Ausrüstung" des Schiffs durch den Mieter, dem nur der Schiffsrumpf geliefert ist, hat natürlich der Mieter Reparaturen der Ausrüstung selber zu beschaffen, wogegen der Vermieter alle solche Beschädigungen zu beseitigen hat, die durch die gewöhnliche Kaskoversicherung gedeckt werden können.[2])

---

[1]) Dernburg, Bürgerl. R. Bd. 2, 2 S. 158.

[2]) Lewis-Boyens Bd. 1 S. 301 Nr. 3.

Lehnt es der Vermieter ab, Reparaturen vorzunehmen, so hat damit der Mieter, der sich verpflichtet hat, das Schiff in gutem Zustande zurückzugeben, noch nicht unbedingt die Pflicht, das Schiff auf eigene Kosten reparieren zu lassen.

Hat es der Mieter übernommen, alle erforderlichen Reparaturen zu beschaffen, so hat er nicht dafür aufzukommen, wenn die Maschine in unverhältnismäßig kurzer Zeit deshalb einer Reparatur bedarf, weil sie bei der Übergabe des Schiffs nicht in gehörigem Zustande war, denn es muß angenommen werden, daß das Schiff sich bei der Überlieferung in ordnungsmäßigem Zustande befindet.[1])

Bei Untergang oder teilweisem Verlust des gemieteten Schiffs hat der Vermieter — immer vorausgesetzt, daß den Mieter bezw. den von ihm angestellten Kapitän kein Verschulden trifft — für gewöhnlich nicht die Pflicht, das Schiff wiederherzustellen oder dem Mieter ein neues Schiff zu liefern; denn das Schiff ist nicht als vertretbare Sache anzusehen. Ebenso kann dem Vermieter nur dann eine größere Reparatur des Schiffs zugemutet werden, wenn diese nicht einer Neuherstellung des Schiffs gleichkommt.

Bei solchen Leistungen, die der Mieter vom Vermieter beansprucht, ist eine jedesmalige Prüfung der Frage notwendig, ob die geforderten Leistungen des Vermieters in einem angemessenen Verhältnis zu denen des Mieters stehen.[2])

Daß der Vermieter nach § 546 BGB. die auf dem Schiff ruhenden Lasten zu tragen hat, ist oben[3]) schon ausgeführt. Die täglichen Aufwendungen für den eigentlichen Schiffsbetrieb hat natürlich der Mieter zu tragen; dazu gehört besonders die Beschaffung von Kohlen,[4]) Wasser und Unterhalt der Besatzung.

3. Gewährleistungspflicht.

Ist das vermietete Schiff zur Zeit der Überlassung an den Mieter mit einem Fehler behaftet, der die Tauglichkeit des Schiffs zur Verwendung durch die Seefahrt aufhebt, oder entsteht im

---

[1]) Entsch. d. OLG. Hamburg bei Mittelstein, Miete S. 148 Anm. 23.
[2]) Dernburg, Bürgerl. R. Bd. 2, 2 S. 159.
[3]) Kap. VI, 3 f.
[4]) HansGZ. Hbl. 1901 Nr. 92.

Laufe der Mietzeit ein solcher Fehler, so braucht nach § 537 BGB. der Mieter für die Zeit, während der die Tauglichkeit des Schiffs aufgehoben ist, keinen Mietzins zu zahlen und ist für die Zeit, während der die Tauglichkeit vermindert ist, nur zur Entrichtung eines dieser geminderten Tauglichkeit entsprechenden Teiles[1]) des Mietzinses verpflichtet.

Das gleiche gilt, wenn eine zugesicherte Eigenschaft fehlt oder später wegfällt, z. B. eine garantierte Geschwindigkeit eines Dampfschiffs. Ob den Vermieter hierbei ein Verschulden trifft oder nicht, ist für seine Gewährleistungspflicht bei Sachmängeln gleichgültig. Ein Fehler, der die Tauglichkeit des Schiffs aufhebt, ist vor allem eine fehlerhaft arbeitende Maschine, schlechte Steuerung, Leckage usw.

Bei der Schutenvermietung kommt es vielfach vor, daß eine Schute gemietet wird zum Transport eines bestimmten Gutes, z. B. Getreide oder Salz. Wenn in solchem Fall dem Vermieter bekannt ist, was in der Schute transportiert werden soll, hat er eine solche zu liefern, die für den genannten Transport tauglich ist; er darf also für den Transport von Getreide keine Schute liefern, die durch Petroleumladung verunreinigt war, und er muß für den Transport von Salz eine besonders dichte Schute liefern, die nicht, wie die meisten Schuten, an geringer Leckage leidet; eine ausdrückliche Zusicherung seitens des Vermieters braucht also nicht vorzuliegen, es wird, wenn ihm die Art der zu transportierenden Ladung angezeigt ist, unterstellt, daß die verkehrsübliche Beschaffenheit der Schute für eine solche Ladung stillschweigend garantiert wird.

Ebenso trifft eine Quarantäne, durch die der Gebrauch des Schiffs dem Mieter entzogen wird, den Vermieter, wenn dieser dem Mieter z. B. ein pestverdächtiges Schiff geliefert hat und deswegen das Schiff in einem Hafen zurückgehalten wird. Wenn dagegen der Mieter eines Schiffs einen Hafen anläuft, in dem jedes fremde Schiff eine bestimmte Quarantänezeit durchmachen muß, so wäre es unbillig, die Folgen dieser vis major durch Abzug des Mietzinses für diese Zeit dem Vermieter aufzuerlegen, wenn er auch das Schiff ad usum habilem zu präsentieren hat; denn in diesem Fall kannte ja der Mieter vorher die Unterbrechung

[1]) Nach §§ 472, 473 BGB. zu berechnen.

seiner Reise, die ihm durch die Quarantäne drohte; er hätte den betreffenden Hafen nicht anlaufen brauchen, und wenn er es doch tat, so fällt die Quarantänezeit, wie alle solche Umstände, die die Schiffsführung zu vertreten hat, zu Lasten des Mieters, wenn man auch nicht sagen kann, daß die Quarantäne durch seine Schuld herbeigeführt ist.[1])

Ebensowenig kann man die Folgen eines Seemannsstreiks, durch den die Ausreise und dadurch der Gebrauch des gemieteten Schiffs dem Mieter vereitelt wird, dem Vermieter zur Last legen, denn dieser hat mit der Verschaffung und Erhaltung der tatsächlichen Gebrauchsmöglichkeit des Schiffs seine Pflicht getan.

Im römischen Recht hatte derjenige den casus zu tragen auf dessen Seite er sich ereignete (casus a nullo praestantur). Heute hat stets der Vermieter den casus zu tragen,[2]) insofern als die Unmöglichkeit oder Beeinträchtigung des Gebrauchs des Schiffs in dem Zustande des gemieteten Schiffs selber begründet liegt, wie z. B. der kasuelle Untergang des Schiffs, den der Vermieter zu vertreten hat, indem er für die Zeit nach Untergang des Schiffs keinen Mietzins fordern kann.

Statt der Befreiung vom Mietzins oder dessen Minderung kann der Mieter Schadensersatz wegen Nichterfüllung im Falle des § 538 BGB. verlangen, also entweder wenn ein Mangel der eben bezeichneten Art bei dem Abschluß des Vertrages vorhanden ist, oder wenn ein solcher Mangel später infolge eines Umstandes entsteht, den der Vermieter zu vertreten hat, oder wenn der Vermieter mit der Beseitigung eines Mangels in Verzug gerät. Im Fall des Verzuges kann der Mieter nach § 538 Abs. 2 BGB. den Mangel selbst beseitigen, z. B. die Reparatur vornehmen und Ersatz der erforderlichen Aufwendungen verlangen.

In Verzug kommt der Vermieter durch die Aufforderung des Mieters, den Mangel zu beseitigen.[3]) Eine Fristsetzung[4]) seitens des Mieters ist nicht unbedingt erforderlich, ebenso ist eine An-

[1]) And. M. Voigt Bd. 2 S. 233 unten.

[2]) HansGZ. Hbl. 1905 Nr. 38 und Hbl. 1906 Nr. 54; Staudinger Anm. I, 1 b zu § 556 BGB.

[3]) §§ 284, 285 BGB.

[4]) § 250 BGB.

drohung der Beseitigung nicht nötig.[1]) Durch den Ersatz der erforderlichen Aufwendungen wird ein Recht des Mieters auf Ersatz des weitergehenden Schadens nicht ausgeschlossen. Setzt z. B. ein Mieter das ihm seeuntüchtig gelieferte Schiff in seetüchtigen Zustand, so kann er außer den hierzu nötigen Aufwendungen auch den Schaden ersetzt verlangen, der ihm durch die verspätete Abreise des Schiffs entstanden ist, und zwar vom Augenblicke des Verzuges des Vermieters ab gerechnet.[2])

Diese eben genannten Rechte des Mieters fallen jedoch weg, wenn der Mieter bei Abschluß des Vertrages den Mangel kannte, oder wenn dieser ihm infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt geblieben war, ferner wenn er das mit dem Mangel behaftete Schiff in Kenntnis des Mangels annimmt, d. h. in Gebrauch nimmt.[3])

Vereinbaren die Parteien, daß der Vermieter Mängel des Schiffs nicht vertreten soll, so ist eine solche Vereinbarung nichtig, wenn der Vermieter den Mangel arglistig verschweigt.[4])

Werden Schiffe zur Personenbeförderung vermietet, so hat der Vermieter dafür zu sorgen, daß die zum Aufenthalt von Menschen bestimmten Räume, wie Kabinen und Zwischendeck, so beschaffen sind, daß ihre Benutzung nicht mit einer erheblichen Gefährdung der Gesundheit verbunden ist. Ist dies jedoch der Fall, so kann der Mieter das Mietverhältnis ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist kündigen; dabei ist es gleichgültig, ob der Mieter die gefahrbringende Beschaffenheit der Räumlichkeiten von Anfang an gekannt hat oder nicht; eine Vereinbarung, wonach der Mieter auf Geltendmachung der ihm wegen eines derartigen Mangels zustehenden Rechte verzichtet, ist rechtlich belanglos.[5])

Es ist hierbei darauf hinzuweisen, daß ja jedes Schiff, das eine Bemannung nötig hat, zum Aufenthalt von Menschen „bestimmt" ist, und daß daher nach § 544 BGB. der Mieter stets sofort ohne Fristeinhaltung kündigen kann, wenn das Schiff so seeuntüchtig ist, daß seine Benutzung lebensgefährlich erscheint.

---

[1]) Staudinger Bd. 2, 2 Anm. II, 3c zu § 538 BGB.
[2]) Planck Bd. 2 Anm. zu § 538, 2.
[3]) § 539 BGB.
[4]) § 540 BGB.
[5]) § 544 BGB.

Im römischen Recht konnte der Mieter ein seeuntüchtiges Schiff wegen jeder justa causa timoris sofort verlassen und war von der Zahlung des Mietzinses befreit.[2])

VIII. Pfandrecht des Vermieters?

Die Frage, ob der Vermieter eines Schiffs wegen seiner Mietforderung ein Pfandrecht an den vom Mieter in das Schiff eingebrachten Gegenständen, wie Ausrüstung, und an Ladung und Fracht hat, ist zu verneinen.

Es ist bereits oben gesagt, daß das Schiff eine bewegliche Sache im Rechtssinne ist. Nun gelten nach § 580 BGB. die Vorschriften über die Miete in Grundstücken auch für die Miete von Wohnräumen und anderen Räumen. Durch diese Bestimmung ist das gesetzliche Pfandrecht des Vermieters, das nach § 559 BGB. nur bei Grundstücken besteht, auf Räume des § 580 ausgedehnt. Die Auffassung, daß zu solchen Räumen auch die Innenräume von beweglichen Sachen, also Schiffskajüten, zu zählen sind, ist nicht haltbar;[3]) denn nach der Entstehungsgeschichte des genannten Paragraphen ist eine solche Erweiterung der Vorschriften über die Miete von Grundstücken auf die Miete von beweglichen Sachen vom Gesetzgeber nicht beabsichtigt, es ist vielmehr bei der Beratung des Bürgerlichen Gesetzbuchs[4]) ausdrücklich abgelehnt worden, dem

---

[1]) l. 10 § 2 D. 19, 2: si causa fuisset, cur periculum timeret, quamvis periculum vere non fuisset, tamen non debere mercedem.

[2]) Vers. M. Mittelstein, Miete S. 16; Staudinger Anm. d zu § 580; Oertmann Anm. zu § 580; Endemann Anm. 54 zu § 169; Dernburg, Bürgerl. R. Bd. 2, 2 S. 150; Wüstendörfer S. 153 Abs. 2; Fischer-Henle, BGB. Anm. 1 zu § 580; and. M. Cosack, Lehrb. d. BGB. Bd. 2 § 134 Nr. 2, der die Miete der Kajüte eines „im Winterhafen fest verankerten" Schiffs der Grundstücksmiete gleichstellt. Diese Auffassung ließe sich dann vielleicht halten, wenn Cosack annimmt, daß ein solches der eigentlichen Bestimmung entzogenes Schiff seine Schiffsqualität verloren habe und dadurch aus der beweglichen eine unbewegliche Sache geworden wäre; aber auch hierfür wäre allein die dauernde, nicht vorübergehende, nur einen Winter währende Verankerung des Schiffs das entscheidende Merkmal. Ebenfalls and. M. Jaeger, KO. Anm. 16 zu § 49 KO., der dem Vermieter jedes Schiffs das Pfandrecht an den Sachen des Mieters zubilligt und damit das Schiff dem Grundstück gleichstellt.

[3]) Mot. z. 1. Entw. S. 404.

Vermieter einer Schiffswohnung das gesetzliche Pfandrecht zu gewähren.

Von verschiedenen Seiten[1]) ist mit Recht darauf hingewiesen worden, zu welchen Widersprüchen eine solche Auffassung führen würde; es würde z. B. für die Miete eines ganzen Schiffs auf unbestimmte Zeit die kurze Kündigungsfrist des § 565 Abs. 2 u. 3 und für die eines einzelnen Schiffsraums die längere Frist des § 565 Abs. 1 in Anwendung kommen, und der Vermieter eines einzelnen Schiffsraums würde das gesetzliche Pfandrecht haben, der Vermieter eines ganzen Schiffs als einer beweglichen Sache dagegen nicht. Auch die in § 565 Abs. 1 gegen Abs. 2 hervorgehobene Unterscheidung von Grundstücken und beweglichen Sachen wäre ja ganz widersinnig, wenn sich § 580 auch auf Räume in beweglichen Sachen beziehen sollte.

Es fallen also auch die Räume in Schiffen nicht unter die Bestimmung des § 580 BGB., und der Vermieter eines ganzen Schiffs wie eines Schiffsraumes hat niemals ein gesetzliches Pfandrecht gegenüber dem Mieter, ebenso stehen ihm nicht die Rechte aus § 561 BGB., Selbsthilferecht und Rückschaffungsanspruch, zu.

Der Vermieter eines Schiffs hat daher neben der Klage auf den Mietzins zur Durchsetzung seiner Ansprüche gegen den Mieter nur die rei vindicatio und die actio negatoria,[2]) falls er nicht durch Anweisung an den von ihm angestellten und auf dem Schiff gebliebenen Kapitän jederzeit seine Rechte wahren kann.

Natürlich können die Parteien sich gegenseitig durch Vertrag ein Pfandrecht einräumen, wie es häufig durch die oben[3]) bereits erwähnte Lien-Klausel geschieht; durch sie erhält der Vermieter zur Sicherung seiner Ansprüche aus dem Mietvertrage ein Pfandrecht an bereits verdienter oder noch rückständiger Fracht des Mieters und an dessen Ladung; der Mieter erhält ein Pfandrecht am Schiff.

---

[1]) So Staudinger Anm. d zu § 580; Oertmann zu § 580; Mittelstein, Miete S. 16.

[2]) Nach französischem Recht haften das Schiff, das Takelwerk und die Schiffsgeräte, die Fracht und die eingeladenen Waren gegenseitig als Sicherheit für die Erfüllung der unter den Parteien getroffenen Vereinbarungen (art. 280 code de commerce).

[3]) Kap. IV Nr. 6.

IX. Verpflichtungen des Mieters.

1. Zahlung des Mietzinses.

Der Mieter hat dem Vermieter für die Gewährung des vertragsmäßigen Gebrauchs des Schiffs den Mietzins zu zahlen. Er braucht also den Mietzins nicht zu zahlen, wenn ihm das Schiff nicht zur Verfügung steht.

Mangels besonderer Vereinbarung ist der angemessene, ortsübliche Mietzins zu zahlen, bei dessen Festsetzung etwaige Nebenleistungen des Mieters zu berücksichtigen sind, wie z. B. Pflicht zur Bewachung des gemieteten Kahns im Hafen zur Nachtzeit, entgegen der usance.[1])

Der Mietzins braucht nicht notwendig in Geld zu bestehen, er kann auch in einer anderen Gegenleistung liegen, wie Beförderung von Gütern des Vermieters.[2])

Nach der gesetzlichen Regel[3]) ist der Mietzins am Ende der Mietzeit zu entrichten. Der Vermieter hat demnach, wenn nicht eine Parteivereinbarung oder der Ortsgebrauch dem entgegensteht, den Mietzins erst bei der vertragsmäßigen Rückgabe des Schiffs zu beanspruchen; er hat vorzuleisten.

Ist der Mietzins nach Zeitabschnitten, nach Tagen oder Monaten oder der Dauer einer bestimmten Reise bemessen, so ist er nach dem Ablauf der einzelnen Zeitabschnitte zu entrichten.

Nach § 552 BGB. wird der Mieter von der Entrichtung des Mietzinses nicht dadurch befreit, daß er das ihm vermietete Schiff aus einem in seiner Person liegenden Grunde nicht in Gebrauch nehmen kann. Ein solcher Grund ist vor allem Krankheit, auch die Unmöglichkeit, das Schiff bemannen oder Transportgut erhalten zu können, dagegen nicht plötzliche Blockade des Hafens; denn hierdurch wird ihm die Gebrauchsmöglichkeit des Schiffs

---

[1]) HansGZ. 1906 Hbl. Nr. 129.

[2]) Nach römischem Recht mußte bei der locatio conductio rei der Mietzins in Geld bestehen, andernfalls lag ein unklagbares pactum vor, das erst durch Leistung einer Partei zum Innominatkontrakt wurde.

[3]) § 551 BGB.

entzogen, ein solches Ereignis geht zu Lasten des Vermieters und befreit den Mieter von der Zahlung des Mietzinses.[1])

Ebenso hat der Mieter keinen Mietzins zu zahlen, solange der Vermieter infolge der Überlassung des Gebrauchs des Schiffs an einen Dritten außerstande ist, dem Mieter den Gebrauch des Schiffs zu gewähren, z. B. wenn das Schiff einem Anderen vermietet war, dieser aber trotz Ablauf der Mietzeit infolge widrigen Wetters mit dem Schiff noch nicht zurückgekehrt ist.

Falls der Mieter das ihm zur Verfügung stehende Schiff nicht verwendet, der Vermieter es aber anderweitig verwertet, muß sich der Vermieter die Vorteile, die er aus dieser Verwertung zieht, auf den Mietzins anrechnen lassen.[2]) Eine Verpflichtung des Vermieters, bei Behinderung des Mieters das Schiff im Interesse des Mieters anderweitig zu verwerten, besteht jedoch nicht.

Bleibt der Mieter mit der Zahlung des Mietzinses oder eines Teiles derselben während zweier aufeinanderfolgender Zinstermine im Rückstand, so kann der Vermieter ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist sofort kündigen;[3]) einer Mahnung bedarf es nicht.

2. Pflicht zum vertragsmäßigen Gebrauch.

Es ist Pflicht des Mieters, sich bei dem Gebrauch des Schiffs in den vertragsmäßigen Grenzen zu halten.

Dafür, wann der Gebrauch vertragswidrig ist, ist zunächst der Inhalt des Vertrages maßgebend, dann der Zweck, zu dem gemietet wird, unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrssitte. Ist eine bestimmte Route oder ein bestimmtes Reiseziel vorgezeichnet, so darf der Mieter keinen anderen Weg mit dem Schiff machen; hat der Mieter eine andere Reise gemacht, so ist zu untersuchen, ob sich aus dem Vertrage ergibt, daß das dem Namen

[1]) Zu dem gleichen Resultat führt die Bestimmung des französ. code de commerce art. 276, wonach, wenn vor der Abfahrt des Schiffs der Handel mit dem Lande, wohin es bestimmt ist, verboten wird, der Vertrag aufgehoben ist, ohne daß ein Teil dem anderen zur Entschädigung verpflichtet ist.

[2]) § 552 BGB.

[3]) § 554 BGB.

nach bestimmte Reiseziel dem Vertrage wesentlich ist, weil vielleicht der Vermieter sein Schiff auf dieser Reise für weniger gefährdet hält, oder weil er für eine Fahrt in diesen Gewässern eine geringere Versicherungsprämie zu zahlen braucht, oder gar wenn die Erreichung dieses Reiseziels die Mietzeit beendigt und in diesem Fall der Vermieter für den vertragsmäßigen Bestimmungshafen einen neuen Mietvertrag über das Schiff abgeschlossen hat. Die Ortsbestimmung des Reiseziels ist dem Vertrage unwesentlich, wenn durch sie mangels einer anderen Bestimmung nur die Dauer der Mietzeit festgelegt werden soll; wenn dann der Mieter eine andere Reise macht, aber die Mietzeit, d. h. die übliche Dauer der ursprünglich bestimmten Reise, innehält, kann dies nicht als Verletzung der Rechte des Mieters angesehen werden.

Eine Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt ist es, wenn ein Mieter seine vollbeladene Schute statt auf einem Umweg durch einen sicheren Kanal über den sehr hochgehenden freien Fluß führt.[1])

Ein zu bestimmten Zwecken gebautes und geeignetes Schiff darf nicht zu anderen Zwecken verwendet werden; z. B. darf in den Kajüten eines Personendampfers vom Mieter keine Ladung untergebracht werden; bei der Beladung ist der Tiefgang des Schiffs zu berücksichtigen und die Beladung hat ordnungsmäßig zu erfolgen;[2]) Schuten sind nachts ordnungsmäßig zu beaufsichtigen, event. zu bewachen und an sichere Plätze zu legen.[3])

Ein vertragswidriger Gebrauch setzt ein Verschulden des Mieters voraus; er trifft also nicht zu bei vis major und entschuldbarem Mißverständnisse,[4]) wohl aber bei Nachlässigkeit des Mieters gegenüber der Schiffsmannschaft, deren Verschulden er nach § 278 BGB., event. §§ 510, 485 BGB. zu vertreten hat.

Unter Umständen kann auch gänzliche Nichtbenutzung des gemieteten Schiffs vertragswidrig sein und den Mieter vermöge

---

[1]) HansGZ. Hbl. 1901 Nr. 94, Hbl. 1906 Nr. 44.

[2]) HansGZ. Hbl. 1901 Nr. 94; Hbl. 1906 Nr. 44.

[3]) HansGZ. Hbl. 1906 Nr. 18, 54, 103, Hbl. 1907 Nr. 7 u. 70.

[4]) So Staudinger Anm. II, 1a zu § 550; and. M. Planck Anm. 2a zu § 550.

seiner Obhutspflicht schadensersatzpflichtig machen, da z. B. durch langen Stillstand die Maschine leiden kann.

Verletzt der Mieter die Verpflichtung zum vertragsmäßigen Gebrauch, so kann der Vermieter abmahnen; setzt der Mieter ungeachtet der Abmahnung den vertragswidrigen Gebrauch des Schiffs fort, so kann der Vermieter auf Unterlassung klagen.[1] Werden durch einen solchen trotz der Abmahnung vom Mieter fortgesetzten vertragswidrigen Gebrauch die Rechte des Vermieters erheblich verletzt oder wird das Schiff durch Vernachlässigung der dem Mieter obliegenden Sorgfalt erheblich gefährdet, so kann der Vermieter ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist kündigen.[2]

Derjenige Vermieter, der die von ihm angeworbene Schiffsmannschaft, vor allem den von ihm angestellten Kapitän auf dem vermieteten Schiffe belassen und den letzteren angewiesen hat, den Anordnungen des Mieters zu folgen, ist bei einem derartigen vertragswidrigen Gebrauch und bei Gefährdung des Schiffs durch den Mieter weit besser gestellt als der Vermieter, der gar keinen direkten Einfluß auf das Schiff hat, sondern nur auf dem Klagewege gegen den Mieter vorgehen kann, da die gesamte Schiffsmannschaft allein von den Befehlen des Mieters, in solchem Falle also des Ausrüsters abhängig ist. Der erstere Vermieter kann einfach seine Anweisung an den Kapitän, den Anordnungen des Mieters zu folgen, widerrufen und nunmehr jenem selbst befehlen, daß er entweder nach geschehener Kündigung des Mietverhältnisses in den Ausgangshafen zurückfahren oder das Schiff dem Mietvertrage gemäß gebrauchen und verwenden soll; der Vermieter kann also dem Mieter in solchem Fall durch Anweisung an den Kapitän einfach den Besitz des Schiffs entziehen. Stellt sich eine solche Besitzentziehung als vertragswidrig dar, so kann der Mieter ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist nach § 542 BGB. kündigen. Eine Schadensersatzforderung dafür, daß er infolge dieser seiner Kündigung die übernommenen Frachtfahrten mit dem gemieteten Schiff nicht oder nur mit sehr erheblichen Kosten ausführen kann, steht dem Mieter ebensowenig zu wie dem

---

[1] § 550 BGB.
[2] § 553 BGB.

Vermieter, wenn dieser von seinem außerordentlichen Kündigungsrecht aus § 553 Gebrauch macht und dadurch nur einen Teil des ursprünglich vereinbarten Mietzinses erhält;[1] den etwa für eine spätere Zeit im voraus entrichteten Mietzins hat der Vermieter im Falle der Kündigung aus § 553 nach Maßgabe des § 347 BGB. zurückzuerstatten.[2]

Für Abnutzung, Veränderung oder Verschlechterung des gemieteten Schiffs, die die übliche Benutzung desselben zur Schiffahrt mit sich bringt, hat der Mieter nicht aufzukommen;[3] dazu gehört die unvermeidliche Abnutzung der Maschinen, des Schiffsanstrichs, der etwa mitgemieteten Ausrüstung.

Da der Mieter zu jedem Gebrauch des Schiffs, der unter den „Erwerb durch die Seefahrt" fällt, berechtigt ist, kann er bei Bergung und Hilfeleistung in Seenot den sonst dem Reeder zukommenden Berge- und Hilfslohn[4] beanspruchen, wie er auch die Bergung gewerbsmäßig ausüben kann.[5] Der Mieter erwirbt, wenn das von ihm gemietete Schiff ein anderes Schiff rettet, gegen dieses als Schiffsgläubiger den den „dritten Personen" des § 740 HGB. zustehenden Anspruch auf Bergelohn.

3. Rückgabepflicht.

Der Mieter hat das gemietete Schiff gemäß § 556 Abs. 1 nach Beendigung des Mietverhältnisses an den Vermieter zurückzugeben. Die Rückgabe hat regelmäßig da zu erfolgen, wo das Schiff vom Vermieter übergeben ist, also meistens im Ausgangshafen. Der Mieter darf nicht den Besitz des Schiffes einfach aufgeben, sondern muß dem Vermieter die uneingeschränkte Verfügungsmöglichkeit zurückverschaffen.

Für den Zeitpunkt der Rückgabe ist die Beendigung des Mietverhältnisses maßgebend, d. h. sie hat zu geschehen sofort

---

[1] So richtig Staudinger Anm. 4b zu § 542 und Oertmann Anm. 3 zu § 542; and. M. Dernburg, Bürgerl. R. § 218 Nr. 5; Cosack, Bürgerl. R. § 135 Nr. 4e will dem Mieter Ersatz seines negativen Vertragsinteresses geben.

[2] § 555 BGB.

[3] § 548 BGB.

[4] RG. Bd. 32 S. 8.

[5] HansGZ. Hbl. 1888 Nr. 122, Hbl. 1889 Nr. 5.

nach dem Ablauf des letzten Tages der Mietzeit. War die Mietzeit nach der Zeitdauer einer bestimmten Reise bemessen, so braucht der Mieter nicht sofort nach dem Festmachen im Ausgangshafen das Schiff zurückzugeben, sondern es muß ihm billigerweise eine angemessene Zeit zum Löschen gewährt werden. Treu und Glauben im Mietverhältnisse erfordern auch, daß der Vermieter Nachsicht übt bei unverschuldeter Verzögerung der Rückgabe seitens des Mieters, z. B. infolge Sturms. Das preuß. Landrecht bestimmte[1]) hierzu: „Wird der Mieter ohne seine Schuld durch Unglücksfälle genötigt, über die bestimmte Zeit in See zu bleiben, so ist er zu keiner Erhöhung der Miete verbunden". Bei schuldhafter oder fahrlässiger Verzögerung der Rückgabe hat der Mieter für die Dauer der Vorenthaltung dem Vermieter den entsprechenden Mietzins weiter zu bezahlen.

Die Beweislast über die Mietdauer trifft in der Regel den Vermieter.[2])

Der Mieter kann die Rückgabe des Schiffs verweigern, wenn ihm der Vermieter die auf das Schiff gemachten notwendigen Verwendungen[3]) nicht ersetzt hat, denn da das Schiff eine bewegliche Sache ist, hat der Mieter im Gegensatz zur Grundstücksmiete[4]) das Zurückbehaltungsrecht gemäß §§ 547, 273 Abs. 2 BGB. Zu den „notwendigen" Verwendungen gehören alle zur Erhaltung des Schiffs nötigen Reparaturen.

Die Schiffsausrüstung und sonstige Einrichtungen, mit denen der Mieter das Schiff versehen hat, darf er vor der Rückgabe wegnehmen.[5]) Haben die Parteien vereinbart, daß bestimmte Einrichtungen, z. B. eine vom Mieter eingebaute neue Maschine, im Schiffe bleiben solle, so ist im Zweifel nicht anzunehmen, daß der Vermieter das Eigentum einer solchen Maschine unentgeltlich erwerben soll.[6])

---

[1]) Preuß. ALR. II, 8 § 1406.
[2]) Staudinger Anm. I, 2c zu § 556.
[3]) § 547 Abs. 1 BGB.
[4]) § 556 Abs. 2 BGB.
[5]) § 547 Abs. 2 BGB.
[6]) So Staudinger Anm. I, 4f. zu § 547.

4. Schadensersatzpflicht.

Neben dem außerordentlichen Kündigungsrecht bei vertragswidrigem Gebrauch oder Gefährdung des gemieteten Schiffs und neben der Klage auf Rückgabe bei ungerechtfertigter Weigerung des Mieters, das Schiff zurückzugeben, kann der Vermieter sowohl während der Mietzeit als auch nach Ablauf derselben den Schaden nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen vom Mieter ersetzt verlangen, den er durch dessen Tun und Unterlassen erlitten hat; er kann entweder Herstellung des alten Zustandes des Schiffs durch den Mieter oder Ersatz der ihm selber durch Reparatur usw. entstandenen Kosten vom Mieter beanspruchen.[1])

Der Mieter hat, wie oben ausgeführt, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt darauf zu verwenden, daß das Schiff weder beschädigt noch verschlechtert wird, und haftet für Vorsatz und Fahrlässigkeit;[2]) aber nicht für mehr, zufällige Verschlechterung geht zu Lasten des Vermieters, der die sogen. „Gefahr" des vermieteten Schiffs zu tragen hat.[3]) Außer seinem eigenen Verschulden hat aber der Mieter in gleichem Umfange das Verschulden der Personen zu vertreten, deren er sich „zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit bedient",[4]) d. h. denen er die Überwachung, Obhut oder Führung des gemieteten Schiffs anvertraut. Wenn solche „Erfüllungsgehilfen" in der Ausübung des ihnen vom Mieter anvertrauten Gebrauchs des Schiffs dieses beschädigen, so muß der Mieter den Schaden ersetzen. Unter- und Mitmieter gehören hiernach nicht zu den Erfüllungsgehilfen.[5]) Daß hierzu aber alle vom Mieter in seinen Dienst genommenen und von ihm auf dem gemieteten Schiff beschäftigten Mannschaften gehören, dürfte ganz klar sein.

Das gemeine Recht und das preuß. Landrecht[6]) kannten eine

---

[1]) Das Nähere regeln die §§ 249 ff. BGB.

[2]) § 276 Abs. 1 BGB.

[3]) HansGZ. Hbl. 1890 Nr. 71 1906 Nr. 38.

[4]) § 278 BGB.; event. unbedingte Haftung nach § 485 HGB., wenn der Mieter Ausrüster und der Vermieter als Dritter anzusehen ist.

[5]) So Mittelstein, Miete S. 234.

[6]) Preuß. ALR. I, 21 § 14.

solche unbeschränkte Haftung des Mieters nicht; er brauchte solche Schäden, die durch seine Schiffsbesatzung dem Schiff zugefügt waren, dem Vermieter gegenüber nicht zu vertreten, wenn ihn in der Auswahl der Leute kein Verschulden traf.[1])

Eine streitige Frage ist es, ob der Mieter einer Schute, wenn er diese von einem ihm gehörigen Schleppdampfer schleppen läßt, sich dieses Schleppers als Erfüllungsgehilfen bedient, ob er also, falls die gemietete Schute infolge ungeschickten Manövrierens des Schleppers eine Kollision erleidet, für diesen Schaden aus dem Mietvertrage haftet. Die Gerichte haben diese Frage verschieden beantwortet.[2]) Sie dürfte zu verneinen sein, da sich der Mieter seines Schleppers weder zur Überwachung noch zur Obhut noch zur eigentlichen Führung der gemieteten Schute bedient — zur „Führung" bleibt ein Mann auf der Schute —; der Schlepper leistet ihm üblicherweise zu seinem Nutzen die zum Transport erforderlichen Dienste.

Ein Verschulden des Mieters kann hierbei nur dann in Frage kommen, wenn er bei der Auswahl des Schleppers und dessen Besatzung nicht mit der erforderlichen Sorgfalt verfahren ist.[3])

Weiter ist zu untersuchen, ob die Belastung des gemieteten Schiffs mit einem Schiffsgläubigerrecht den Mieter dem Vermieter gegenüber ersatzpflichtig macht, ob m. a. W. der Vermieter gegen den Mieter einen Regreßanspruch hat, weil durch Verschulden der Leute des Mieters das vermietete Schiff einen Schaden angerichtet hat, den der Vermieter als Eigentümer bezahlen mußte. Diese Frage ist stets zu bejahen, wenn erwiesen ist, daß der Schaden durch Verschulden der Leute des Mieters herbeigeführt ist, für dessen Folgen der Mieter dem Vermieter nach § 278 BGB. aufzukommen hat, und diese Folgen bestehen dann eben darin, daß das Schiff mit einem Schiffsgläubigerrecht belastet ist.

Da aber, wie oben ausgeführt ist, der Vermieter jeden casus zu tragen und die volle Gebrauchsmöglichkeit des Schiffs zu ge-

---

[1]) HansGZ. Hbl. 1891 Nr. 21 u. 65.

[2]) Bejaht in HansGZ. Hbl. 1907 Nr. 71; Oertmann Anm. zu § 278; verneint in HansGZ. Hbl. 1905 Nr. 14 u. 38; Planck Anm. 6c zu § 535; Mittelstein, Miete S. 234 Anm. 7.

[3]) HansGZ. Hbl. 1905 Nr. 38.

währen hat, hat in den so häufigen Schadensersatzprozessen zwischen Mieter und Vermieter stets der Mieter zu beweisen, daß er bezw. seine Leute, deren er sich bei Benutzung des Schiffs bedient hat, es an der erforderlichen und üblichen Sorgfalt beim Gebrauch des Schiffs nicht haben fehlen lassen.[1]) Gelingt dem Mieter dieser gewöhnlich sehr leichte Beweis, dann bekommt der Vermieter nicht nur nicht seinen Schaden ersetzt, sondern muß sich in vielen Fällen noch Minderung des Mietzinses für die Zeit gefallen lassen, in der die Gebrauchstauglichkeit des Schiffs aufgehoben war, ohne daß manchmal durch die Beweisaufnahme überhaupt festzustellen war, wann und wodurch der betreffende Schaden, z. B. Leckage, entstanden ist.

5. Untermiete.

Der Mieter darf den Gebrauch des gemieteten Schiffs nur mit Einwilligung des Vermieters, die auch stillschweigend geschehen kann, einem anderen überlassen;[2]) diese Gebrauchsüberlassung braucht nicht notwendig in der Form der Untermiete zu geschehen, man kann sie im eigentlichen Sinne eine Zession der Rechte des Mieters nennen, die auch auf Grund eines Kaufs oder einer Schenkung erfolgen kann;[3]) es handelt sich bei Schiffen aber meistens um Untermiete. Sie ist zu unterscheiden von der Überlassung der Obhut des Schiffs oder seines Gebrauchs im Interesse des Mieters an einen Dritten.

Verweigert der Vermieter die Erlaubnis zur Untermiete, so kann der Mieter unter Einhaltung der gesetzlichen Kündigungsfristen des § 565 kündigen, wenn nicht die Weigerung des Vermieters durch einen in der Person des Untermieters liegenden Grund begründet erscheint.

---

[1]) HansGZ. Hbl. 1906 Nr. 38, Hbl. 1890 Nr. 71. Ebenso muß nach Binnen-SchG. § 58 der Frachtführer zu seiner Entlastung beweisen, daß der Verlust oder die Beschädigung der Frachtgüter durch Umstände herbeigeführt ist, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers nicht abgewendet werden konnten; nach den in Hamburg üblichen „Ewerführerbedingungen" haftet der Schiffer, sofern er nicht beweist, daß der Schaden durch Zufall eingetreten ist.

[2]) § 549 BGB.

[3]) Oertmann Anm. 2 zu § 549.

Die einmal erteilte Erlaubnis bezüglich der Gebrauchsüberlassung an den bestimmten Dritten ist unwiderruflich.[1])

Falls nicht der Ausschluß der Untermiete vertraglich vereinbart ist, steht der grundlosen Verweigerung der Erlaubnis der Fall gleich, daß der Vermieter ohne Bezeichnung eines bestimmten Dritten die Erlaubniserteilung generell ablehnt.

Der Mieter haftet seinem Vermieter für jedes Verschulden, das dem Untermieter beim Gebrauch des Schiffs zur Last fällt, ohne Rücksicht darauf, ob ihn selbst eine culpa in eligendo des Untermieters trifft oder nicht.

Vermietet der Mieter das Schiff ohne Erlaubnis des Vermieters weiter an einen Dritten, so stehen dem Vermieter die oben erörterten Rechte aus §§ 550, 553 BGB. zu; er kann als Eigentümer das Schiff vom Untermieter vindizieren, und sein Mieter haftet ihm für jeden durch Überlassung des Schiffs an den Dritten auch zufällig entstandenen Schaden, sofern der Mieter nicht beweist, daß der Schaden auch ohne die unstatthafte Untervermietung entstanden wäre.

X. Verjährung.

Für die Ersatzansprüche des Vermieters wegen Veränderungen oder Verschlechterungen des vermieteten Schiffs gilt die kurze Verjährungsfrist von sechs Monaten; also nur sachliche Veränderungen, nicht auch Veränderungen im Rechte am Schiff, wie der Regreßanspruch wegen Belastung des Schiffs mit einem Schiffsgläubigerrecht.[1])

Ebenso verjähren die Ansprüche des Mieters auf Ersatz von Verwendungen oder auf Gestattung der Wegnahme der von ihm auf das Schiff gebrachten Ausrüstung usw. in sechs Monaten.[1])

Die Verjährung der eben genannten Ansprüche des Vermieters beginnt mit Ablauf des Tages, an dem er das Schiff tatsächlich zurückerhalten hat, die der Ansprüche des Mieters mit der rechtlichen Beendigung des Mietverhältnisses.

---

[1]) Staudinger Anm. II, 3 zu § 549; Oertmann Anm. 3d zu § 549.
[2]) HansGZ. Hbl. 1906 Nr. 149; Staudinger Anm. 1 zu § 558 BGB.
[3]) § 558 BGB.

Die Ansprüche des Vermieters auf rückständige Mietzinsen verjähren nach § 197 in vier Jahren, falls jedoch der Vermieter gewerbsmäßig Schiffe vermietet,[1]) schon in zwei Jahren (§ 196 Nr. 6).

Diese Verjährung beginnt nach § 201 BGB. mit dem Schluß des Kalenderjahres, in dem die betreffende Mietzinsforderung fällig war.

Im übrigen gilt für die Ansprüche des Vermieters aus dem Mietverhältnis die gewöhnliche Verjährungsfrist von 30 Jahren gemäß § 195 BGB.; ebenso gilt sie für die Ansprüche des Mieters auf Erfüllung und auf Schadensersatz wegen verspäteter oder mangelhafter Erfüllung. Diese Frist beginnt mit der Entstehung des Anspruchs.

XI. Veräußerung des gemieteten Schiffs.

Für die Veräußerung von Schiffen kann, da sie bewegliche Sachen sind, der Grundsatz „Kauf bricht nicht Miete", der nur bei Grundstücken in Frage kommt, überhaupt nicht Geltung haben.

Denn solange der Mieter als solcher im rechtmäßigen Besitz des Schiffes ist, also während der ganzen Mietzeit, kann er dem Neuerwerber des Schiffs dessen Herausgabe bis zur Beendigung des Mietverhältnisses auf Grund der §§ 986 Abs. 2 u. 936 BGB. verweigern und ihm die Einwendung der Miete entgegensetzen.

Der Mietvertrag bleibt also, auch wenn der Vermieter das Schiff verkauft hat, zwischen dem bisherigen Vermieter und Mieter bestehen. Nur dem alten Vermieter braucht der Mieter den Mietzins zu zahlen, und nur zwischen diesen beiden Parteien ist Kündigung möglich.

Der Vermieter kann sein Eigentumsrecht am Schiff als mittelbarer Besitzer nur nach §§ 870, 931 BGB. auf den Käufer übertragen.

Eine Anzeige des erfolgten Verkaufs seitens des Vermieters an den Mieter ist, da hiervon dessen Rechte nicht berührt werden, nicht erforderlich.[2])

---

[1]) Sehr häufig bei Schutenmiete.

[2]) RG. Bd. 52 S 277.

Bei der Verpfändung eines nicht registrierten Schiffs hat der Vermieter dem Mieter die Verpfändung nach § 1205 BGB. anzuzeigen, während die Benachrichtigung von der Verpfändung eines registrierten Schiffs dem Mieter nach § 121 FGG. zugeht.

Ebensowenig wie ein freiwilliger Verkauf hat eine Zwangsveräußerung auf das Mietverhältnis einen Einfluß; sie ist gegen den Willen des Mieters nach § 809 ZPO. überhaupt nicht möglich.

Erklärt sich der Mieter mit dem Verkauf des Schiffs einverstanden, so liegt darin eine freiwillige Besitzaufgabe zugunsten des neuen Erwerbers, falls dieser nicht mit dem Mieter einen neuen Mietvertrag schließt.

Bei dieser Gelegenheit ist zu bemerken, daß der Tod des Mieters nur insofern von Einfluß auf das Mietverhältnis ist, als der Erbe und der Vermieter berechtigt sind, das Mietverhältnis unter Einhaltung der gesetzlichen Frist zu kündigen. Eine solche Kündigung kann nach § 569 BGB. nur für den ersten Termin erfolgen, für den sie zulässig ist (§ 569 BGB.).

XII. Einfluß des Konkurses auf die Schiffsmiete.

1. Konkurs des Mieters.

Nach den §§ 19, 20 KO. gehört das Recht des Mieters aus dem Mietvertrage zur Konkursmasse.

Der Einfluß der Konkurseröffnung auf ein bestehendes Mietverhältnis ist verschieden, je nachdem das gemietete Schiff dem Mieter bereits überlassen war oder nicht.

War nämlich das Schiff dem Mieter bereits überlassen, was unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verhältnisse und der Absicht der Parteien festzustellen ist, und wird über das Vermögen des Mieters der Konkurs eröffnet, so wird durch die Konkurseröffnung der Mietvertrag nicht aufgehoben, es tritt aber an die Stelle des Mieters der Konkursverwalter,[1]) der die Verpflichtungen des Mieters sowohl gegen den Vermieter als auch gegen Dritte, z. B. Frachtverträge, Transportübernahmeverträge, als Masseschulden

[1]) KO. § 6.

erfüllt bezw. die Rechte verwertet unter Berücksichtigung des § 17 KO. Führt der Mieter das Schiff selbst, so kann der Konkursverwalter ihn im Gebrauch des Schiffs belassen;[1]) der Konkursverwalter hat den Mietvertrag und andere Urkunden, die zum Beweis und zur Verwertung des Mietverhältnisses dienen, wie eine etwaige Seeversicherungspolice, an sich zu nehmen;[2]) er hat alle vertraglichen Rechte des Mieters und außerdem nach § 19 KO. ein außerordentliches Kündigungsrecht; diese Kündigung ist an die Einhaltung der gesetzlichen Kündigungsfrist gebunden, falls nicht eine kürzere Frist bedungen war, also nach § 565 Abs. 2 BGB. spätestens am dritten Tage vor dem Tage, an welchem das Mietverhältnis endigen soll.

Dasselbe Kündigungsrecht beim Konkurse des Mieters hat der Vermieter.

Kündigt der Konkursverwalter nach § 19 KO., so ist der Vermieter berechtigt, Ersatz des Schadens zu verlangen, der ihm durch die vorzeitige Aufhebung des Mietvertrages entsteht. Diese Schadensersatzforderung, die stets den restlichen Mietzins umfassen wird, falls der Vermieter nicht sofort einen neuen Mieter findet, ist keine Masseschuld, sondern eine gewöhnliche Konkursforderung.[3]) Ebenso ist bei Fortführung des Mietverhältnisses durch den Konkursverwalter der vor der Konkurseröffnung fällige Mietzins Konkursforderung, der nach Konkurseröffnung fällige ist dagegen Masseschuld.

Da der Schiffsvermieter, wie oben ausgeführt,[4]) kein gesetzliches Pfandrecht an den eingebrachten Sachen des Mieters hat, hat er auch nicht das Absonderungsrecht des § 49 Nr. 2 KO.; er hat einen Aussonderungsanspruch gemäß § 43 KO. auf Rückgabe des gemieteten Schiffs, sofern er außerhalb des Konkurses des Mieters mit der actio locati diesem gegenüber durchdringen würde, wie z. B. nach Ablauf der Mietzeit.

War dem Mieter das Schiff zur Zeit seiner Konkurseröffnung noch nicht überlassen, so bleibt der Mietvertrag auch hier be-

[1]) KO. § 117.
[2]) HGB. § 889.
[3]) KO. § 26 Satz 2; Jaeger, KO. § 19 Anm 16.
[4]) s. unten Kap. VIII.

stehen, aber der Vermieter erhält das Recht, vom Vertrage zurückzutreten.[1])

Der Rücktritt erfolgt durch formlose Erklärung des Vermieters nach dessen Willen, bei Aufforderung des Konkursverwalters jedoch ohne Verzug[2]) gegenüber dem Konkursverwalter; durch diese Erklärung wird der Mietvertrag ex tunc aufgelöst, der Vermieter hat also den etwa bereits erhaltenen Mietzins zurückzuzahlen.[3]) Macht der Vermieter von seinem gesetzlichen Rücktrittsrecht keinen Gebrauch, dann kann der Mietvertrag nach § 17 KO. erfüllt werden.

2. Konkurs des Vermieters.

Hat der Vermieter bereits vor Eröffnung des Konkurses über sein Vermögen ein von ihm vermietetes Schiff dem Mieter überlassen, so ist dieser Mietvertrag auch der Konkursmasse gegenüber wirksam, da ja auch andere Veränderungen, wie Veräußerung des Schiffs und Tod des Vermieters, keinen Einfluß auf das Mietverhältnis haben. Der Konkursverwalter setzt das Vertragsverhältnis mit dem Mieter fort.

Veräußert der Konkursverwalter das Schiff, so kann dem Mieter, wie bei jedem anderen Verkauf, der Gebrauch des Schiffs so lange nicht entzogen werden, als der Mieter es im Gewahrsam hat.[4])

Da sich die Verfügungsbeschränkung des Vermieters in der KO. § 21 Abs. 2 nur auf unbewegliche Sachen bezieht, sind Verfügungen des in Konkurs geratenen Schiffsmieters in Ansehung des auf die Zeit nach der Konkurseröffnung entfallenden Mietzinses der Konkursmasse gegenüber unbeschränkt wirksam.[5]) Gegen eine zur Konkursmasse gehörige Mietzinsforderung kann jedoch der Schiffsmieter nicht mit einer ihm gegen den gemeinschuldnerischen Vermieter zustehenden Forderung aufrechnen.[6])

---

[1]) KO. § 20 Abs. 1.
[2]) KO. § 20 Abs. 2 Satz 1.
[3]) BGB. § 349.
[4]) §§ 929, 931, 986 Abs. 2 BGB.
[5]) Kleinfeller §§ 19ff. Nr. 10.
[6]) Jaeger § 21 Anm. 14.

Hatte der Vermieter vor seiner Konkurseröffnung einen Schiffsmietvertrag abgeschlossen, aber dem Mieter das Schiff noch nicht überlassen, so bleibt auch dann der Mietvertrag bestehen;[1] es kann aber der Mieter nicht die Erfüllung des Vertrages vom Konkursverwalter verlangen, sondern diesen nur auffordern, auch wenn die Erfüllungszeit noch nicht eingetreten ist, ihm ohne Verzug zu erklären, ob er die Erfüllung verlangt,[2] denn der Konkursverwalter hat das Wahlrecht, ob er erfüllen will oder nicht; verlangt der Konkursverwalter Erfüllung, so muß er den Mietvertrag erfüllen, als ob er der Vermieter wäre. Lehnt der Konkursverwalter die Erfüllung ab, so kann der Mieter seine Ersatzansprüche wegen Nichterfüllung des Mietvertrages und einen etwaigen Rückforderungsanspruch wegen vorausbezahlten Mietzinses gegen die Masse als Konkursforderung geltend machen;[3] die Auflösung des Vertrages geschieht dann gemäß § 19 KO.

3. Während des Konkurses geschlossene Mietverträge.

Über ein zur Konkursmasse gehöriges Schiff kann der Konkursverwalter gemäß seinem Verwaltungs- und Verfügungsrecht[4] gültige Mietverträge abschließen.

Bei Beendigung des Konkurses bleiben, falls das Schiff nicht vom Konkursverwalter bei Verwertung der Masse veräußert ist, solche Verträge rechtsgültig bestehen, statt des Verwalters ist aber dann der bisherige Gemeinschuldner aus ihnen als Vermieter berechtigt und verpflichtet,[5] bezw. bei Veräußerung der Erwerber des Schiffs.

---

[1] RG. Bd. 15 S. 51.
[2] KO. § 17 Abs. 2.
[3] KO. § 26 Satz 2.
[4] KO. § 6.
[5] Mittelstein, Miete S. 566.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.